ANNO XXVI N.° 10 OTTOBRE 1920

200.000 COPIE GRATIS AI SOCI

Direzione: Dott. GIOVANNI BOGNETTI, Consigliere Delegato alla Rivista. — Dott. LUIGI RUSCA Redattore Capo.

MILANO, CORSO ITALIA, 10

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

La quota annua d'associazione al Touring Club Italiano è di L. 10 per l'Italia, di L. 12 per l'estero, oltre la tassa d'ingresso di L. 2. — La quota vitalizia è di L. 150 per l'interno, di L. 175 per l'estero.

PER FORZA MAGGIORE BISOGNA PASSARE IL RUBICONE

QUANDO quasi due anni sono il Consiglio del Touring studiò la questione finanziaria del Sodalizio e propose nella votazione chiusa il 30 giugno 1919 l'aumento della quota da 6 a 10 lire, faceva conto — secondo l'opinione allora comune — su un assetto generale, che doveva avviarsi alla lenta ma progressiva « ondata al ribasso ».

Il Consiglio si è sbagliato. Chi non ha nutrite le stesse speranze, chi non ha fatto le stesse previsioni, getti la prima pietra.

E ancora si è sbagliato il Consiglio — giova confessarlo francamente — quando nel maggio di quest'anno, spaventato dal costo di carta, di stampa e degli altri accessori della *Rivista* decise di « tirare innanzi » *provvisoriamente* il secondo semestre con sei numeri di *Rivista* ridotti a sole 16 pagine di testo, invece delle 32 dei primi numeri e delle 48 d'altri tempi. Il Consiglio contava di principiare il 1921 — forse già di finire il 1920 — in tali condizioni di costo della carta da permettere la ripresa immediata delle 32 pagine.

Anche questa previsione andò frustrata. La carta discesa da circa 5 lire il chilo (massimo toccato negli anni di guerra pel tipo da noi usato) a circa 2,50, risalì in questi mesi a prezzi ancor più alti che durante la guerra. Una previsione pel primo semestre del 1921 assegna a questa merce un prezzo enorme, non inferiore alle 6 lire.

***

Il conto pel 1920 è presto fatto. La *Rivista* fu stampata (e si stamperà in novembre-dicembre) con carta pagata in parte 5, 5,50 il chilo, poi, a un tratto, L. 2,25-2,50, poi di nuovo in piccola porzione 5,50. Stampa ed accessori (compresa legatura), da L. 50.000 al mese sono saliti a L. 80.000. In queste condizioni la *Rivista*, parte di 32 pagine, parte di 16, verrà globalmente a gravare sul Bilancio a fine d'anno per circa L. 800.000, somma esorbitante già i mezzi normali del Touring.

La pubblicità porta uno sgravio insignificante. Quando la grande tiratura è *reale*, le tariffe, anche le più elevate, non possono più far fronte all'enorme costo di carta e stampa. Vivono e possono anche prosperare le pubblicazioni a tiratura limitata: le quali o perchè credute assai più diffuse dagli inserzionisti, o talora anche fatte credere, contrariamente al vero, di tirature favolose, permettono larghi margini.

Se si vuole avere un'idea della *realtà* delle cose, si può dedurla da questa semplice osservazione: alcune riviste molto diffuse hanno abbandonato quasi del tutto la pubblicità.

Il giornale politico più diffuso d'Italia ha ridotto la piccola pubblicità a un terzo o meno di quella di un tempo, e ciò perchè ha dovuto rialzare in varie riprese la tariffa da circa 2 a 12 lire la riga.

Del resto che cosa costi oggi lo stampare si sa ormai da tutti: i giornali politici, pur *con carta a prezzo politico di favore* sono saliti da 5 a 20 centesimi e, d'ordinario, per 4 pagine, ben di rado per 6. Periodici del tipo della *Domenica del Corriere* o della *Tribuna Illustrata* invece di 10 costano 20 centesimi, e hanno ridotto la mole da 16 a 8 pagine, che significa dare a 40 centesimi ciò che costava 10. Riviste come *La Lettura*, ottime, che non subirono crisi redazionali che potessero menomare il loro apprezzamento da parte dei lettori, sono salite da 50 centesimi a 1,50, nell'abbonamento da 5 a 15 lire. *L'Illustrazione Italiana* non solo ha enormemente accresciuto il prezzo di abbonamento, ma non accetta che abbonamenti semestrali per potere due volte l'anno modificarne il prezzo.

È certo che nel 1921 i prezzi di tutto ciò che si stampa saliranno ancora, non fosse che per il costo della carta, previsto, almeno pel primo semestre, intorno a 6 lire.

Il preventivo per la *Rivista* nel 1921, con carta a 6 lire (tassa compresa) supposta ancora di sole 16 pagine di testo, si può riassumere così:

Carta (copertina compresa a prezzo più elevato) e stampa	L.	765.600
Clichés e collaborazioni, legatura, indirizzatura, spedizione 12 numeri	»	260.000
	L.	1.025.000

È amministrativamente ammissibile una tale spesa quando tutti gli introiti del Touring si aggirano (colla quota a 10 lire) intorno a 1.800.000 lire?

Purtroppo sarebbe il fallimento, poichè rimarrebbero meno di 800.000 lire per tutte le altre spese! Non si potrebbero più stampare nè Guide, nè Atlanti, nè Annuari, e bisognerebbe ridurre a meno che a metà la attività del Touring; tenendo presente che le spese generali aumentano in misura vertiginosa.

Bisogna fare un'altra grave considerazione. Il Consiglio quando decise la riduzione della *Rivista* a 16 pagine, non si dissimulò neppure per un istante che ciò poteva essere tollerabile e accettato solo come *provvisorio rimedio imposto* dalle necessità della situazione finanziaria. Non si ammise mai che la cosa potesse avere sì lunga durata da prendere aspetto di provvedimento permanente.

Sempre si fu persuasi che bisognava far presto a tornare all'antico perchè, ridotta così, la *Rivista* non avrebbe soddisfatto. E infatti essa non soddisfa i Soci.

È impossibile in 16 pagine trattare di tutto quanto interessa e deve interessare il Touring. È impossibile dire adeguatamente delle bellezze del Paese: un articolo comincia appena e bisogna troncarlo per non ingombrare le poche pagine. È impossibile dire delle attività innumerevoli, geniali, interessantissime, che in mille luoghi del mondo, in mille maniere diverse si svolgono nell'ambito multiforme, pieno di sorprese, di progressi, di nuovi orizzonti del turismo. È impossibile dire dell'azione del nostro Touring nei campi più diversi in cui si esercita. I Soci possono credere che — all'infuori del poco che si può loro annunciare in una o due pagine di « Vita del Touring » — il Sodalizio rimanga inerte. Ah se sapessero qual dispiacere è per la Direzione il non potere avere spazio per spiegare loro quanto l'amore al programma meraviglioso del Sodalizio la conduce a fare, a quanti piccoli o grandi risultati essa giunge, quali semi sparge, cura e spia e alleva! Si fa una spedizione in Cirenaica, che dà luogo a costituzioni di società, a pubblicazioni di studio varie e importanti, e se ne dice brevemente una volta e basta. Si va ad un viaggio indimenticabile nella Venezia Giulia e a Fiume, e se ne deve discorrere di volo, limitare a un saggio le bellissime illustrazioni. Si lavora per rendere meno disastrosa la tassa sulle automobili, e la campagna infelice, sebbene non del tutto infruttuosa, è quasi completamente lasciata ignorare. Sulle questioni più vive (alberghiere, toponomastiche, stradali, tecniche, turistiche internazionali), si lavora... e si è costretti a tacere per mancanza di spazio.

Sedici pagine sono una prigione. Non vi è abilità direttoriale che possa vincere un ostacolo sì grave: la mancanza di spazio. Fu questo il gran dolore della Direzione della *Rivista*.

Perciò la *Rivista* non può soddisfare e non soddisfa. Perciò non si potrebbe continuare nel 1921 con un fascicoletto di 16 pagine anche se questa pur ridottissima pubblicazione non ci fosse proibita da quell'altro motivo che taglia la testa al toro: il milione e venticinquemila lire che ci ucciderebbe!

Un provvedimento radicale s'impone pel duplice scopo di risanare le finanze e di riprendere le tradizioni della vecchia *Rivista*. Per le finanze occorre una riduzione grandissima di spesa. Per le tradizioni gloriose del nostro periodico è necessario all'incontro un ripristino delle sue antiche proporzioni. È chiaro perciò che bisogna, per togliere quest'antitesi, cessare la gratuità o crescere la quota annua.

Il Consiglio crede affatto inopportuno proporre un nuovo aumento di quota. È vero che al giorno d'oggi si ha l'abitudine di spendere più facilmente; che tutti sono ormai persuasi che agli aumentati costi non si può far fronte che con aumentati mezzi. Ma noi pensiamo che se l'auspicata ondata di ribasso verrà, non vi sarà necessità di modificare la quota. Crediamo pure che oggi troppe incognite rendono dubbioso l'avvenire immediato, per consentire disposizioni che abbiano carattere definitivo. Siamo anche persuasi che in un grandissimo numero di famiglie i Soci del Touring sono due, tre, anche più e, naturalmente, in ognuno di questi piccoli centri basterà una *Rivista* sola, cosicchè in questi casi, l'abbonamento diverrà spesa insensibile perchè suddivisa.

Quanto a una trasformazione del nostro periodico, non abbiamo esitazioni redazionali.

Già da quasi tre anni il Touring pubblica, oltre la *Rivista*, *Le Vie d'Italia*, nate appunto dalla necessità di svolgere tutti quei problemi, di dare tutte quelle notizie che interessano nei loro diversissimi aspetti i nostri Soci. L'indirizzo redazionale delle *Vie d'Italia* è ben noto. Esso piacque immensamente e il periodico è divenuto da lungo un centro vivissimo di intellettualità turistica.

L'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche (ENIT) lo ha fatto suo organo ufficiale; e questa qualità è un prezioso fomento di novità, un mezzo di contatti colle sorgenti prime del movimento.

Ebbene, alle direttive delle *Vie d'Italia* si aggiungano quelle della *Rivista*: alla vita vissuta dei progressi turistici, alle forme pratiche del viaggio e dei suoi strumenti, alle notizie sugli organi pel suo sviluppo, a quelle dei fattori morali ed economici su cui s'impernia il turismo, si aggiunga la visione del suo fondamento primo in Italia, i paesi meravigliosi, le linee del monte, della costa, del piano, le bellezze d'arte, i colori del pennello, le forme plasmate dallo scalpello, gli edifici, le storie antichissime superstiti nelle tradizioni, nei costumi, nei ruderi. E con questa larghezza di concezione, già saldamente improntata nelle due diverse fisionomie della *Rivista* e delle *Vie d'Italia* si faccia un periodico unico, come medaglia che congiunge la bellezza del diritto con quella del rovescio, si fondano le due caratteristi-

che, varie ma affini, così come l'argentina delicatezza dello stagno, unendosi nel crogiuolo al fiammeggiante rutilare del rame, genera il bronzo possente.

Tale sarà questo nuovo periodico che si chiamerà *Rivista del Touring Club Italiano*, e conserverà nel sottotitolo la simpatica ed accreditata denominazione *Le Vie d'Italia*.

La nuova grande *Rivista* avrà *ottanta pagine di testo* (cioè le 64 delle *Vie d'Italia*, più le 16 della *Rivista* attuale), sarà abbondantemente illustrata, e verrà data in abbonamento al prezzo di **L. 12** l'anno, nella fiducia che la carta si manterrà circa sulle 6 lire e le spese di stampa, allestimento e spedizione non si scosteranno sensibilmente dalle attuali. Per i non Soci il prezzo di abbonamento sarà di *L. 18*.

Così di fronte a una necessità d'indole economica assolutamente di forza maggiore, si fu costretti a passare il Rubicone.

Ma di questa circostanza si è approfittato per principiare un'èra nuova, che speriamo non venga turbata da ulteriori tempeste, in cui la *Rivista* trasformata costituirà un nuovo titolo di merito pel nostro Touring, perchè il nuovo periodico s'imporrà nelle famiglie e a tutti quelli che amano una lettura istruttiva, viva, simpatica, seria senz'essere pesante, caratteristicamente diversa da quelle delle altre riviste, pur fatte benissimo, che si pubblicano, con altri intendimenti.

Per rimanere in contatto con tutti i Soci, anche con quelli che non si abbonassero alla nuova *Rivista*, verrà pubblicato un modesto foglietto d'informazioni, un bollettino, in cui, a suo tempo, si darà notizia della Relazione annuale morale finanziaria del Consiglio, si esporrà il Bilancio e si unirà la scheda di votazione pel Bilancio e le elezioni. Nel piccolo bollettino si forniranno concisamente tutte le informazioni ai Soci, relative a quota, pubblicazioni, invii, attività del Touring, ecc. Sarà un foglietto di otto pagine, di formato piccolo, redatto con succosa brevità e contenente tutto quanto può interessare il Socio nei rapporti sociali.

Noi non temiamo che il provvedimento imposto dalla necessità possa sminuire la compagine dei nostri Soci. La loro fedeltà all'Istituzione, la loro devozione ai fini ideali per cui essa vive e combatte sono a tutta prova. L'aumento della quota, perchè dimostrato necessario, non creò diserzioni, o, se mai, il posto fu subito occupato da nuove reclute. I Soci sanno del resto che la Direzione del Touring non chiede a loro neppure il più lieve sacrificio oltre a quelli che la forza delle cose impone. Per 25 anni mantenne inalterata la quota, dando gratuitamente tutte le pubblicazioni: ma il Touring non è fuori del mondo e ne subisce le leggi.

Vogliamo però dire a quella piccolissima schiera (se vi è) di utilitarii che misurano i loro atti colla bilancia del *dare* e dell'*avere*: sbagliate se credete che la cessata gratuità della *Rivista* diminuisca per voi il vantaggio d'essere Soci del Touring. No: essa non fa che permutarne uno, ormai meschino, con altri che sono in corso di attuazione o che il nostro non esaurito spirito di iniziativa vi prepara. Già un vantaggio è, a buon conto, quello di poter avere una rivista di questa mole, di questa varietà, di questo interesse a un prezzo così ridotto come non lo è alcun'altra.

E non parliamo dell'*Atlante stradale*, della *Guida d'Italia* che continuano ad essere distribuiti ai Soci. Ma se l'economia risultante dall'annunciato provvedimento consentirà margini di bilancio, i Soci ben sanno che essi verranno dedicati esclusivamente a loro. Il Touring dà sempre più di quel che riceve: perchè la differenza è colmata dai benefici morali e materiali che solo le grandi organizzazioni possono conseguire e dal lavoro disinteressato che una schiera di uomini di buona volontà dedica all'Istituzione. Noi sentiamo l'obbligo di indennizzare i Soci di ciò che oggi a loro togliamo: e manterremo più di quello che promettiamo.

Intanto, a un argomento di capitale importanza si è rivolta la nostra attenzione: dare alla tessera di Socio del Touring un valore, oltre che morale, anche economico, e in misura più che apprezzabile. A tal fine *abbiamo rapidamente avviato con uno speciale ufficio un lavoro che si annuncia importantissimo* e che tende ad ottenere ribassi d'albergo e di ristoranti, ed anche ribassi negli esercizi d'altro genere, per i presentatori della tessera del Touring.

È questo un tema che si presenta dopo guerra sotto un aspetto nuovo, largamente ora già sfruttato dal Touring francese e dal belga. Il *prezzo fisso* ha fatto dappertutto, ed anche fra noi, un gran passo. Alberghi, ristoranti, negozi, hanno camere, liste di vivande, oggetti con prezzi segnati. Lo sconto diventa effettivo, non è più solo apparente. In questa direzione facciamo uno sforzo, che speriamo darà presto ottimi frutti; i risultati saranno pubblicati man mano nel bollettino. Vi saranno gli elenchi nominativi dei componenti il nostro Corpo Consolare, il cui riassetto è quasi ultimato, quelli dei Soci benemeriti, ecc. Il bollettino, che da tale pubblicazione acquisterà valore ed interesse diretto sarà probabilmente bimestrale, e ciò verrà deciso a fin d'anno in relazione ai prezzi di carta e stampa. La spesa preventiva per ciascun numero è di circa 14.000 lire; anteguerra sarebbe costato da 2 a 3000, non più.

Queste complesse deliberazioni sono state studiate dalla Direzione Generale colla collaborazione dei Sindaci e discusse ed approvate alla unanimità dal Consiglio nella sua riunione del 24 settembre scorso.

Questo accordo completo del corpo dirigente il Sodalizio, dev'essere altamente persuasivo pei Soci della necessità del provvedimento e della opportunità della coraggiosa decisione di fare con larghezza del nuovo. In questo momento difficile, noi tutti del Touring dobbiamo essere esempio di fede e

predicarla coll'opera; nessuno strumento più forte della stampa che affermi cose buone, saldi propositi, elevi il pensiero della Patria ad illuminare la tristezza de tempi, apra la via agli orizzonti ove dovremo camminare.

E avanti!

L. V. BERTARELLI.

La collaborazione dei Soci per la nuova *Rivista*.

Il Touring ha un grande interesse *morale* a che la sua *Rivista* goda di un'ampia diffusione. Insistiamo sulla parola *morale*, perchè abbiamo già dimostrato più sopra che, al di là di un certo limite, l'aumento della tiratura riesce più oneroso che proficuo.

Siamo convinti che essa allargherà sempre più, per virtù propria, la cerchia dei suoi lettori. Contiamo perciò sull'opera dei nostri Soci, i quali possono darci anche in questo una collaborazione preziosa. Nessuna propaganda può valere quella di persone amanti del Sodalizio, della coltura, del progresso in tutti i campi che sono toccati dal turismo. Essi soli possono accingersi con fervore di convinzione all'impresa di riunire fin dall'inizio intorno alla nostra *Rivista* tutti i Soci del Touring. Sappiamo che l'impresa non è agevole: che essa importa tempo e fatica e sentiamo il dovere da parte del Touring di riconoscere questo contributo all'esplicazione del suo programma. Perciò *mettiamo a disposizione dei più attivi in premi d'onore la somma di* 50.000 *lire*. Che essi spargano la buona novella!

Tutti coloro (tra i Soci, s'intende) che procureranno presso altri vecchi e nuovi Soci cinque abbonamenti, oltre il proprio, avranno diritto al sorteggio (con una probabilità) di uno dei cento premi di 250 lire (25.000 lire in totale) da usare a loro piacere — *bona fide* e senza formalità — per uno scopo prettamente turistico: contributo a un viaggio o alla villeggiatura. Ciascun propagandista può procurarsi tante probabilità sui cento premi quanti gruppi di cinque abbonati invierà al Touring. Non occorre che i gruppi siano trasmessi uniti, possono risultare frazionatamente, ma occorre uniformarsi *esattamente* sotto pena di decadenza, alle precise disposizioni più sotto segnate.

Per coloro poi che faranno un gran numero di abbonamenti e cioè dei gruppi di cinquanta *indivisibili*, è riconosciuto in più del sorteggio di cui sopra, un piccolo rimborso di spese. Sappiamo bene per pratica, che amichevolmente bisogna talora, per convincere il dubbioso, scrivergli e riscrivergli, rincorrerlo sul tram o chiacchierare con lui al caffè!

Perciò, fino a concorrenza di altre 25.000 lire, assegneremo ai «primi arrivati» (chiamiamo così i più pronti) dei riconoscimenti di 50 lire per ogni gruppo di 50 abbonati, oppure se lo si preferisce, di una grande medaglia d'argento di benemerenza in astuccio per 50, di una con artistico contorno pure in astuccio per 100 e per 150 e di una d'oro per 200.

Modalità per la partecipazione al sorteggio dei premi di propaganda della "Rivista Mensile".

CATEGORIA I - **Premi d'onore per estrazioni a sorte:**

Sono stabiliti, a favore dei Soci propagandisti, N. 100 premi di L. 250 ciascuno, da estrarsi a sorte fra tutti coloro che entro il 31 maggio 1921 avranno inviato alla Direzione del Touring (Corso Italia, 10) cinque abbonamenti, raccolti tra Soci in più del proprio. Chi avrà inviato un numero maggiore di abbonati, concorrerà ai premi con 1 estrazione ogni gruppo di 5 abbonamenti (le frazioni non sono computate).

Così, ad esempio: chi avrà presentato 5 abbonamenti, concorrerà ai 100 premi suddetti con *1* estrazione sul numero totale dei Soci concorrenti; chi ne avrà presentati 15, con *3* estrazioni; chi ne avrà presentati 23, con *4* estrazioni, ecc.

Per la determinazione del numero degli abbonamenti, agli effetti della partecipazione al sorteggio, si terrà conto solamente di quelli il cui importo sarà stato rimesso alla Direzione del Touring col tramite del Socio propagandista; non si terrà invece conto degli abbonamenti che, quantunque denunciati dal Socio propagandista, venissero invece trasmessi al Touring direttamente dai singoli abbonati.

Non è necessario che l'invio degli abbonamenti alla Direzione da parte del Socio propagandista avvenga in una sola volta; è bene anzi che esso effettui gli invii di volta in volta, onde evitare qualsiasi ritardo nella spedizione della *Rivista* ai singoli interessati. Entro il 31 maggio, però, il Socio avrà cura di inviare alla Direzione del Touring il riassunto degli abbonamenti da lui fatti, per il necessario controllo.

L'estrazione dei 100 nomi aventi diritto al premio avrà luogo presso la sede del Touring nel mese di giugno, e con le modalità che saranno a tempo opportuno portate a conoscenza degli interessati.

CATEGORIA II - **Premi di sicura assegnazione:**

Sono stabiliti N. 500 premi di L. 50 ciascuno, a titolo di rimborso spese, a favore dei Soci propagandisti che avranno inviato alla Direzione del Touring i primi 500 gruppi di cinquanta abbonamenti, escluso il proprio. Chi avrà inviato più di 50 abbonamenti avrà diritto a un premio di L. 50 per ogni gruppo di 50 abbonamenti (escluse le frazioni). Così, ad esempio: chi avrà presentato 225 abbonamenti, riceverà a titolo di rimborso spese L. 200.

Naturalmente l'assegnazione di questi premi non pregiudica per nulla il diritto che permane nel Socio propagandista all'estrazione a sorte per il conseguimento dei premi della I Categoria. Così, ad esempio, il Socio suddetto, oltre al ricevere il premio di L. 200 di cui sopra, concorrerà ai premi di L. 250 con 47 estrazioni sul numero totale dei Soci propagandisti concorrenti della I Categoria. Anche per l'assegnazione di questi premi si terrà conto dei soli abbonamenti il cui importo sarà stato inviato alla Direzione col tramite del Socio propagandista. Trattandosi di un numero limitato di premi (500) verrà fatta conoscere a tempo opportuno nel bollettino del T. la data utile di presentazione degli abbonamenti per la partecipazione ai premi stessi (in altre parole la data in cui saranno esauriti i 500 premi), la quale — in nessun caso — potrà essere posteriore al 31 maggio 1921.

Anche per la partecipazione a questa categoria di premi non è richiesto l'invio simultaneo di tutti gli abbonamenti raccolti dai Soci propagandisti, i quali avranno soltanto cura di inviare alla Direzione, entro il 31 maggio, il riassunto degli abbonamenti da essi raccolti, per il necessario controllo.

L'invio dei premi agli aventi diritto sarà effettuato entro il mese di giugno

DA UDINE A FIUME.

(L'escursione nazionale del Touring nella Venezia Giulia).

Giorni indimenticabili per chi li ha vissuti: giorni che ci hanno riportati in un'atmosfera spirituale che pareva già remota nel tempo.

Tutto concorse a formarla: la visione dei luoghi, i solenni riti commemorativi, i deliranti plausi delle folle che in quella comitiva, di poco più che cinquecento persone, vedevano simbolicamente l'antica Italia, tutta l'Italia accorrente all'abbraccio dei nuovi fratelli. Come potremmo noi descrivere ad una ad una le soavi e forti commozioni che ci invasero l'animo con una crescente intensità? Come ricordare tutti coloro che ci furono guida e compagno, quelle Autorità civili e militari, quei Consoli del Touring che si prodigarono nel disporre ogni cosa in modo che la catena dell'ospitalità non avesse mai la più piccola interruzione? Noi scriviamo i loro nomi sull'albo della riconoscenza e vorremmo scriverli qui, se, per il gran numero, non temessimo di commettere involontarie ma pure ingiustificabili omissioni.

L'Esercito e la Marina, senza il cui valido concorso la patriottica manifestazione non avrebbe potuto compiersi, ebbero, coll'alto consenso dei Ministri Bonomi e Sechi, i loro più autorevoli interpreti in S. E. il generale Caviglia, comandante le R. Truppe della Venezia Giulia e in S. E. il vice-ammiraglio Simonetti, comandante della piazza marittima di Pola: ma da essi il fervore della cortesia si propagò a un elettissimo stuolo di ufficiali superiori, di giovani ufficiali, di volonterosi sottufficiali, soldati e marinai che formarono con noi come una sola famiglia.

E non vi fu piccola o grande città o borgata dove sostammo in cui le rappresentanze municipali e le popolazioni non mettessero ogni loro impegno nel farci sentire che eravamo fra amici. Udine, Gemona, Gorizia, Trieste, Pola, Lussinpiccolo, Abbazia, Aquileja, Cervignano si pavesarono a festa, adunarono le schiere delle loro vezzose giovinette, colsero i fiori dei loro giardini, improvvisarono sontuosi ricevimenti per dirci la loro fraterna parola. I nostri cuori furono affaticati da palpiti di gioia e di patriottico orgoglio.

Ma come ridire dello sbarco a Fiume, dell'interminabile corteo che ci accompagnò nel giro della città preceduto dal Comandante, a cui la città serba intatta la sua devozione *usque ad effusionem sanguinis*? Lasciando il porto, seguiti da incessanti acclamazioni, noi pensavamo che qualunque disagio sarebbe stato ben piccolo prezzo per quelle poche ma solenni ore: e che nessuno, qualunque fossero i mezzi di cui disponesse, avrebbe potuto rifare il viaggio a cui eravamo stati guidati dal *Touring* in così alte, vibranti condizioni di spirito.

Ricordiamolo sommariamente il nostro cammino, che ora fu pellegrinaggio tra sacre memorie, ora marcia trionfale, ora ascensione alle vette della speranza. Tre punti culminano in esso: la Commemorazione del Fante sul San Michele, al cospetto del Carso immenso e desolato dove novantamila morti attestano la fede nei destini della Patria; la visita in Pola al luogo del supplizio di Nazario Sauro; e, l'abbiamo già detto, la escursione a Fiume. Ovunque, interprete della nostra anima collettiva (solo i poeti possono esserlo) fu Giovanni Bertacchi e le sue parole, in cui risuona sempre la nobiltà dell'anima buona e grande, trassero molte volte le lagrime dai nostri occhi.

Al San Michele eravamo giunti dopo una lunga interessante peregrinazione; la valle del Fella e la val Canale ci avevano, dalla pianura del Tagliamento, condotti a Tarvisio, dove le nostre truppe sono ancora in linea a guardare il disputato confine. Belle vallate, che costituirono una prima sorpresa per chi non le aveva ancora percorse e non ne immaginava, perchè poco celebrata, l'austera bellezza. Qui cominciano le rovine della guerra. Pontebba e Pontafel, irreconciliabili vicine, sono accomunate nella triste sorte da cui appena cominciano a risorgere. Non così Tarvisio, elegante cittadina, già

IL CIMITERO DI PLAVA.

LA FUNZIONE RELIGIOSA SUL S. MICHELE.

soggiorno estivo. La carovana è ospitata in una vasta caserma che domina il paese e dal cui piazzale si gode un bellissimo tramonto.

A tutto, anche a rendere... meno militare l'alloggio per le nostre signore ha provveduto l'alta direzione e la squisita ospitalità del colonnello Ferretti. Le mense sono disposte all'aperto: la nostra squadra logistica entra in funzione e segna il suo primo trionfo. Bisogna coricarsi presto, perchè la sveglia è, come sempre, assai mattutina. Prima che il sole spunti dietro la cresta dei monti, i fragorosi autocarri rombano nella valle della Schlitza, diretti al lago di Raibl e al passo del Predil. È in questa valle che si ammassarono le truppe austro-germaniche per la sorpresa che costò all'Italia inenarrabili dolori: ma è da una galleria sotterranea di 4500 metri già in parte usata per le miniere, che esse scesero nella valle della Corinitza, sfuggendo alla vigilanza dei nostri osservatori. Noi passiamo invece accanto allo smantellato forte del Predil e ci si presenta tosto alla vista il pauroso massiccio del Rombon. La carovana si ferma ed entra in un cimitero di guerra, dove gli austriaci hanno eretto un caratteristico monumento ai difensori di quel famoso baluardo: un kaiserjäger e un bosniaco abbracciati guardano alla cresta che fu denominata « la tomba dei kaiserjäger » ed è dipinto nel loro volto, specialmente in quello del bosniaco, un sentimento di terrore. Ecco l'Isonzo, che non lasceremo più fino a Gorizia, ed ecco la stretta di Saga, che ci fa chinare pensosa la testa: come poterono i nemici forzare un così angusto passaggio? Ma lo sguardo si risolleva nella contemplazione del Monte Nero, la cui conquista da parte dei nostri alpini fu un vero miracolo di ardire. È già quasi mezzogiorno quando la lunga teoria degli autocarri si allinea nella piazza di Caporetto: e i sopravvenienti si affrettano verso il Cimitero, dove il Comando ha disposto una breve ma commovente funzione religiosa. Il cappellano militare, compiuto il rito, sveste l'abito talare, e volgendosi ai convenuti pronuncia vibranti parole ispirate ai più schietti sentimenti di fede e d'italianità. Usciamo passando davanti alla tomba del colonnello

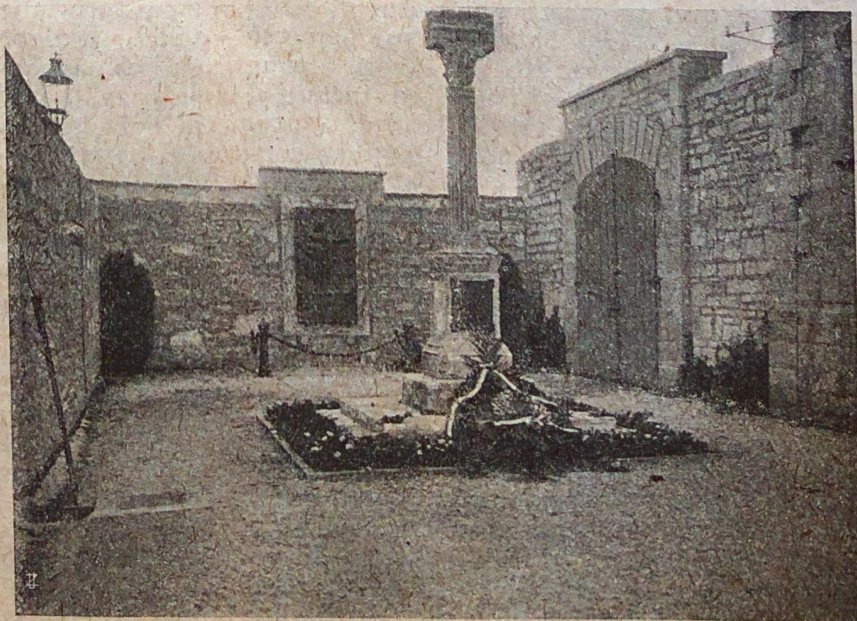
GIOVANNI BERTACCHI COMMEMORA SUL SAN MICHELE IL FANTE ITALIANO.

IL RICEVIMENTO NELL'ANFITEATRO ROMANO DI POLA.

Negrotto, nome caro ai nostri giovanetti che egli aveva preparato ai supremi cimenti, e a cui lasciò la preziosa eredità del suo esempio, e andiamo a raccoglierci intorno a una chiesetta, su un poggio che domina la valle. È con noi il colonnello Bes, idolo dei suoi alpini, che, pregato dal nostro Direttore Generale, recita ai convenuti la sua poesia vernacola: *L'Alpin an bataja*, una delle più nobili e patetiche liriche che la guerra abbia ispirato. Poi, via verso Tolmino, e sempre lungo il corso dell'Isonzo, che mise a così dura prova l'impeto dei nostri. La strada gira intorno all'altipiano della Bainsizza, ci lascia ammirare il grande ponte di Salcano, ci avverte collo spesseggiare delle rovine che ci avviciniamo a Gorizia. Oh! i ricordi dell'agosto 1916 quando per l'Italia corse la novella che Gorizia era nostra: chi non se ne sentì rinnovare il fremito quando apparvero i primi giardini cintati, le prime ville che annunciavano l'approssimarsi della città? Ma noi non ci aspettavamo di entrarvi in un corteo trionfale, preceduti e seguiti dalle bandiere, dalle fanfare, dalle società ginnastiche, dalle rappresentanze civili e militari, da un'onda di popolo, che, se non era sceso nelle vie, acclamava dalle finestre e gettava fiori alle nostre compagne di viaggio.

Quell'accoglienza non ci lasciò scorgere bene a prima vista a qual caro prezzo Gorizia abbia pagato la sua liberazione: lo attestano le macerie ancora disperse di un grande numero di fabbricati, specialmente alla periferia. Ma che bella città, che delizioso soggiorno, che amabile popolazione! Ospitati per i nostri pranzi nella grande sala dell'Unione ginnastica e signorilmente ricevuti dall'ora senatore Bombig (primo magistrato di Gorizia fino dall'anteguerra e poi ininterrottamente, tranne che nel periodo del suo internamento) nel bellissimo parco che circonda il palazzo municipale, non ci stancavamo di ridirne le lodi. E quando il giorno dopo, guidati dal colonnello Olivieri, salimmo al Sabotino, e di fronte alla tante volte ricordata Oslavia o sulla cima del monte o nelle caverne scavate con industre mano dai nostri soldati ci sentimmo richiamar le vicende di quel memorabile assedio, come ci fu facile intendere quale intensa passione dovesse ardere nel cuore dei nostri soldati che vedevan lì sotto la città quasi protesa in una aspettazione sempre più impaziente! Chi ci guidava era stato attore, e non di second'ordine, in quel dramma e le sue parole avevano valore di rievocazione diretta.

A lui, al generale Ferrari, al generale Perris, che nel settore di Gorizia ci diedero il più prezioso appoggio e ci usarono le più fini cortesie, saremo perennemente riconoscenti.

Con l'animo nostro così preparato ci accostammo il giorno seguente a quella cima che fu giustamente scelta per erigervi il monumento al Fante italiano. Vi si domina il terribile Carso, attraverso il quale eravamo allora passati; tragica visione in cui le tombe si alternano alle rovine su un fondo desolato di ingratissimo terreno. Ci hanno preceduti lassù baldi drappelli di soldati e rappresentanze di tutte le armi e di tutti i Corpi. Circondiamo un piccolo altare, dove vien celebrata una messa di suffragio: l'austerità della cerimonia stringe tutti i cuori in un pie-

IL CORTILE DELLE CARCERI OVE MORÌ NAZARIO SAURO.

toso raccoglimento. Parla il generale Ferrero, comandante il Corpo d'Armata di Trieste: Siete, egli ci dice, il primo pellegrinaggio civile che salga a questo Calvario. Segue il rappresentante di Trieste, poi, inarrivabile per commozione comunicativa, il nostro Bertacchi: una signora depone una targa sul cippo. Scendiamo muti e pensosi. Un'altra lunga corsa ed eccoci al ciglione donde si presentano allo sguardo ammirato il golfo e la città di Trieste, la costa dell'Istria incavata da valloni, punteggiata da apriche cittadine. Dietro di noi si profilano l'isoletta di Grado e il campanile di Aquileja. Una ripida discesa ci porta al livello del mare, a Monfalcone, al castello di Duino, alle sorgenti del Timavo. La via per giungere ai nostri alloggiamenti in città ci è segnata da bandiere e dalla popolazione che accorre plaudente al nostro passaggio, da fanfare squillanti. Riesciamo a fatica a penetrare nel palazzo delle scuole, bellissima costruzione, che si è trasformato per noi in ospitale alloggiamento. E poi via a girare per la città, ammirandone la monumentale bellezza e gli incantevoli dintorni.

Il Municipio ci accoglie con sontuoso ricevimento: e nella storica sala del Consiglio comunale dove tante coraggiose affermazioni di italianità avevano risuonato durante la dominazione straniera, parlano il R. Commissario comm. Noris e l'ingegnere Ziffer, presidente della Società Alpina delle Giulie. Ad essi risponde il nostro Direttore Generale, che qui come a Udine, a Caporetto, a Gorizia, a Pola, ad Aquileja rievoca gloriose memorie e dice eloquentemente il sentimento della comune gratitudine.

È con noi il nostro benemeritissimo caposonsole prof. Cobol, a cui dobbiamo tutta la gratitudine per essersi prodigato nei preparativi della magnifica accoglienza.

A questo punto, anche per uscire dalla rapida enumerazione che ci viene imposta dall'angustia dello spazio, vorremmo lasciar la parola ad uno dei nostri compagni di viaggio, *Giovanni Maria Sala*, che sul percorso istriano della nostra gita ci favorì alcune sue note, col titolo «Visioni ed incanti», vibranti di sentimento. Ma il letto di Procuste è fatale a lui come a noi e dovremo contentarci di spigolare qua e là nel suo scritto, affidando al «virgolato» l'ufficio di dare a Cesare quel che è di Cesare. Le sue parole saranno una incompleta, frammentaria ma sincera eco degli entusiasmi che le mirabili cose vedute, sentite, vissute suscitarono negli animi di tutti.

⁂

«Pieni gli occhi di visioni, il cuore di emozioni, le orecchie di echi rumorosi, di evviva, di canti, di «eja» gridati mille volte nelle accoglienze avute in ogni dove al nostro passaggio, dopo Trieste italianamente ospitale, apriamo una parentesi fra i ricordi di guerra ed entriamo nel regno fantastico dei sogni.

Le grotte di Postoina (Adelsberg) e di San Canziano ce ne schiusero le porte, e guide e organizzatori insuperabili ci furono il Boegan e il Beram. Chi le visitava per la prima volta, pur avendone sentito lungamente parlare dovette riconoscere che l'immaginazione non aveva saputo avvicinarsi alla realtà: che quella fantasmagoria di chiarori e di colori, suscitata dai riflessi di luci sapientemente collocate, quei baratri in cui, *per ficcar lo viso in fondo*, non si discerne alcuna cosa, quel passar subitaneo dall'una all'altra scena in un crescendo di varietà e di vastità, sorprendono e quasi stordiscono anche coloro che pur conoscono nelle loro infinite gradazioni tante altre meraviglie della natura.

Se le prime (quelle di Postoina), esplorate finora per una lunghezza di 21 chilometri dei quali noi ne percorriamo circa sei, son tutte un susseguirsi di vestiboli, di sale, un'alternarsi di cupole e di crateri in cui le stalagmiti e le stalattiti di carbonato di calce formano effetti dei più strani incanti, le seconde, quelle di San Canziano, più orride e paurose sembrano aver fornito i modelli alle più ispirate composizioni di Gustavo Doré per la sua illustrazione all'inferno dantesco.

Qui noi penetrammo visitatori per diventare a nostra volta attori; muovendoci per vedere, la nostra lunga teoria di fiammelle girovaganti in ogni senso con irrequietudine da spiriti tormentati creò una visione che manca alle piccole comitive avventuratesi per quei sentieri di roccia lubrica e disagevole. Vi è un'estetica che ha la sua ragione nel numero e la stessa considerazione noi dovemmo fare ogni volta che ci trovammo al contatto con l'anima della folla.

Chi avrebbe potuto dare ad un solitario, per esempio, la misura dell'italianità dei sentimenti delle città di Gorizia e di Trieste che furono un fremito solo per noi; chi il brivido delle grotte se non fosse stato portato dalle nostre voci riecheggianti paurosamente in ogni antro più oscuro; chi lo spirito arguto, salace, fatto di frizzi, di lazzi, di preoccupazioni ferravillesche la mattina dopo, quando felici, gaudenti ci allontanavamo da Trieste sull'elegante piroscafo entro un'aurora radiosa e su le onde azzurre del golfo alla volta di Pola, chi, se non la folla gaia e chiassosa dei partenti e quella che rimase a terra per gridarci fin dove si poteva sentire il più affettuoso saluto?...

E l'accoglienza entusiastica della romana città marinara, e quella tutta grazia, tutta cuore, tutta gentilezza della deliziosa Lussinpiccolo, dove la ritroveremo noi se non attraverso il contenuto rappresentativo della nostra irrequieta carovana che non era l'Italia, ma rappresentava l'Italia laggiù?».

Breve, ma denso di emozioni il soggiorno a Pola. Il molo pareva angusto alla folla degli aspettanti e i nostri sguardi correvano, mentre la nave si accostava lentamente allo sbarco, dalla folla plaudente alla grande massa dell'Anfiteatro, che incombe sul porto e a quel piccolo tratto, nello specchio delle acque, segnato da quattro galleggianti, dove

L'ARRIVO DEL "PANNONIA„ A FIUME.

sapevamo che era calata a fondo, per inaudito ardire di marinai italiani, la grande mole della *Viribus Unitis*. Spettacolo incomparabile di grandiosità e di bellezza! Ma la sosta, che pur avremmo desiderato non fu possibile: ci sentimmo da una corrente umana dolcemente guidati nel centro dell'Arena e là, noi che eravamo venuti per ringraziare, fummo ringraziati: inversione di parti di cui ci diede l'esempio il compitissimo Commissario Civile che, insieme coll'Ammiragliato, ci fu largo d'ogni cortesia. Dall'Anfiteatro all'Arsenale, dall'Arsenale a quel tetro cortile delle carceri dove una colonna romana segna il luogo del supplizio di Nazario Sauro: e il pensiero di molti corse ad un altro pauroso fossato, nel castello del Buon Consiglio, dove nell'anno precedente avevamo reso omaggio alla memoria di Cesare Battisti: là il paladino della montagna, qui l'eroe della marina: unica ispiratrice, l'Italia.

Lussinpiccolo, dove approdammo la mattina seguente, ci parve un riposo alle emozioni dei giorni precedenti: una passeggiata in un giardino (e c'erano dei fiori viventi che ci fecero da guida nel giro dell'isola, dei fiori venuti anche dalla vicina Lussingrande, freschi e vivaci da disgradarne quelli del giardino d'Armida), un invito a farvi ritorno quando l'animo cerchi e non trovi pace. Qualche fronte giovanile, al pensiero di dover lasciare tanto presto così amabile compagnia si oscurava come nel frattempo s'era oscurato l'orizzonte, minacciando una procella, foriera di guai ai naviganti novizii.

Per fortuna, se il cielo non risparmiò una pioggia torrenziale, le acque del Carnaro non se ne commossero troppo e quasi nessuno mancò all'appello quando le mense furono imbandite. Poi, mentre ci avvicinavamo ad Abbazia (e le salve e le acclamazioni dell'italianissima Laurana ce ne diedero l'avviso), cessò la pioggia e s'intravvidero lembi di azzurro. Tempo veramente cavalleresco!

Quasi fosse regolato anch'esso dalla direzione della gita, non mai si permise di guastare alcun punto del programma. Non potendo far a meno di piovere, anche perchè la stagione era quest'anno molto incostante, scelse sempre i momenti opportuni: o di notte o quando eravamo giù nelle caverne, o seduti a tavola. Se Giove Pluvio fosse ancora in carica, gli manderemmo una medaglia di benemerenza: sopra tutto per aver, a tempo giusto, provveduto all'innaffiamento delle strade; che fu un apprezzatissimo beneficio.

Credevamo che anche Abbazia, la bellissima città che si rimira nel golfo come in un placido lago, fosse un'altra parentesi, questa volta di ozio, chè da parecchi giorni ne avevamo dimenticato la nozione. Ma il generale Ferrario non ci lasciò nella quiete dei deliziosi alberghi, già ritrovo (e lo saran presto ancora!) d'una clientela cosmopolita: ci condusse a un campo sportivo dove i suoi baldi soldati avevano preparato svariatissime, ele-

gantissime gare ginniche; e il dott. Coporcich, nostro capo-console e presidente del Comitato di ricevimento, ci riunì, dopo il pranzo, a una serata in quel Caffè del Quarnaro che è uno dei più vasti saloni e più lucenti che si possano ammirare in Italia. Ma...

« Ma la sera è piena d'ansie. Fiume, la nostra grande speranza, è al vertice di tutti i pensieri. Mille domande ripagate da incerte risposte si sono incrociate durante il nostro lungo pellegrinaggio, tanto è il desiderio di raggiungere la città Martire, che anche qualche pallida assicurazione non è creduta ed il dubbio impera ancora fra la grande massa anelante e desiderosa.

Lo stesso faro di Fiume che io vedo brillare uscendo la sera solo per interrogare le stelle sulla gioia del nostro domani, con la sua alternativa di luce e di ombra, sembra affermare e negare la possibilità di oltrepassare il confine per l'estremo lembo d'Italia, aumentando in noi l'ansia ed il dubbio che diventano assillanti.

Il mattino è pieno di speranze e d'allegrezza. Mille sguardi sono puntati laggiù dove la vittoria ha ancora le sue ali, dove la costanza è sempre ferrea, dove l'ideale di giustizia personificato in un uomo e pochi legionari, è una volontà sola, ferma ed inflessibile.

E il piroscafo che D'Annunzio ci manda incontro per portarci nella città della sua e della nostra passione, ci imbarca non più loquaci di innumerevoli ricordi o rumorosi di spontanei evviva, ma come chiusi in un religioso raccoglimento che scoppia solo irrefrenabile all'arrivo.

Come questo avvenne, come si svolse, come ci travolse non lo so. Un unico cuore: l'anima tutta della Nazione gridava per tutti il suo « eja » più formidabile; un abbraccio solo fatto di popolo, di legionari e di noi, strinse in sè non la gente, ma tutta la città, non dei corpi ma due volontà, Fiume e l'Italia, in un amplesso di vita, e di amore e di passione che non dimenticheremo mai più.

Chi visse un attimo solo di questa vita che s'eleva di mille cubiti sopra la volgarità delle bassezze umane, oh! quanto può ringraziarne chi gliel'ha procacciato!

È la più grande gioia che noi proviamo al contatto del popolo fiumano che ci saluta, ci abbraccia e ci bacia; è l'ascendente taumaturgico della parola del Comandante che ci afferra anima e cuore per farli vibrare in un palpito solo con l'anima ed il cuore della « Fedelissima », il cui sorriso tricolore garrisce al vento « *non come un drappo ma come uno spirito* » per dirlo con frase elegante del Poeta Soldato, poichè « *non è un'opera di telaio ma è la veste della Nazione eterna* ».

***

Da Fiume si iniziava il viaggio di ritorno, che nel suo primo tratto Abbazia-Trieste, via Castelnuovo, ci diede completo il quadro del Carso istriano, nudo e squallido anche più di quello cui sovrasta il San Michele. Ma gli occhi nostri si ricrearono nel giorno seguente ammirando quella meravigliosa oasi di arte e di antichità che è Aquileja. Tutto era stato ivi predisposto perchè la comitiva potesse prender visione della gloriosa basilica, del ricco museo, dei nuovi scavi dovuti all'intelligente iniziativa della Terza Armata, e sentirli illustrare dalla parola dotta e limpida del Conservatore del Museo. Ma non le sole memorie della romanità e del patriarcato attirano oggi i turisti italiani ad Aquileja. All'ombra della grande basilica, in un cimitero fiorente di verzura, sotto artistici cippi votati dalla pietà dei superstiti, dorme una pleiade di oscuri eroi e su essi sovrasta l'antico sarcofago che custodisce la salma di Giovanni Randaccio, che *dedit vitam Timavo*. Il saluto a lui e alla legione che lo circonda lo diede anche qui il Bertacchi, assolvendo il pietoso incarico che il suo fratello in poesia, Gabriele d'Annunzio, gli aveva affidato a Fiume. E fu saluto degno di quella grande Ombra, come delle auguste memorie che ci avvolgevano.

A Udine ci eravamo riuniti, a Venezia ci dovevamo separare. Udine ci aveva subito chiamati ad alte ispirazioni raccogliendoci in quel suo magnifico Castello donde l'occhio spazia su così vasto orizzonte e dove l'arte e la storia parlano in alterno suggestivo linguaggio; offrendo a noi tutti (altra cortesia della Rappresentanza civica) in dono una bella medaglia commemorativa. Solo a pochi chilometri dalla partenza, Gemona, la piccola ridente Gemona, stretta intorno alla sua antica basilica e dominata dalla sua Rupe fiorita ci aveva subito rinnovato il senso dell'ospitalità friulana, assecondando con mirabile slancio l'iniziativa del nostro giovane console, Floriano Gallizia.

Quanta strada percorsa da quella prima tappa! Ed ora, ultima stazione, ci attendeva Venezia. Vi giungemmo su un treno speciale che a Cervignano aveva sostituito il nostro mezzo abituale di trasporto, gli autocarri. Non abbandoniamoli anche nel ricordo senza aver rivolto un pensiero di gratitudine ad essi e a chi ne curò il delicato funzionamento, il capitano Lantieri. Gli autocarri che permettono la più grande varietà di itinerario e la più libera visione del paesaggio, che raggruppano la grande tribù degli escursionisti in tante piccole famiglie tra cui si formano rapidamente legami di simpatia, che dànno al corteo, specialmente quando i gitanti li adornano di verdi fronde e di variopinte bandieruole, un aspetto tra il villereccio e il carnascialesco, sono di codesti viaggi un elemento caratteristico e un ausilio essenziale.

Venezia ci accolse nel tardo pomeriggio. Noi avevamo gli occhi e la mente ancora occupati da superbe visioni di bellezza, ma la città delle lagune ci apparve pur sempre come la regina dell'Adriatico. E quelli che l'avevano vista negli anni della guerra, fiera ma spopolata e silente, ora esultavano nel ritrovarla gaia e animata, affollatissima, piena di ogni seduzione e di ogni incanto.

A FIUME - IL COMANDANTE D'ANNUNZIO E IL DIRETTORE GENERALE DEL T. C. I.

Rapidi vaporetti ci trasportarono al Lido mentre dietro di noi la città pareva vanire in una nube d'oro. E là, in quell'amplissima galleria che precede il terrazzo a mare, illuminata per la prima volta da fulgidi fari, ci attendeva l'ultima sorpresa: le mense disposte in lunghe file parallele, ornate di vaghissimi fiori, cariche di frutta squisite formavano un colpo d'occhio incantevole, mentre dalle larghe arcate entrava la sottile brezza marina. Degno epilogo dei nostri conviti, degno suggello di quella intimità che aveva sempre regnato fra noi.

Prima di allontanarci il comm. Bertarelli che aveva al suo fianco il nostro capo-console di Venezia, comm. Chiggiato, presidente di quella Deputazione provinciale, ricordò in rapida e lucida sintesi le fasi del nostro viaggio e portò a tutti quanti avevano cooperato al suo pieno successo la calda parola di ringraziamento della Direzione del Touring; nè dimenticò (come avrebbe potuto dimenticarlo?) il simpaticissimo comandante Pittaluga che, come rappresentante del Ministero della Marina, ci aveva accompagnati in tutto il percorso. Fu accolto da entusiastiche acclamazioni che si ripeterono all'indirizzo dell'infaticabile e insuperabile organizzatore che prepara e dirige le nostre gite: Mario Tedeschi.

Poi l'on. Bonardi, altro dei gitanti, si fece interprete del sentimento comune: ed esaltò questa nuova benemerenza del Touring, che una volta di più aveva assolto la sua missione culturale e patriottica.

Lodi assai lusinghiere ma, ci si consenta di dirlo, non immeritate: perchè solo chi conosce le difficoltà di codeste imprese e chi potè giudicare com'esse erano state vinte, può apprezzare il merito di chi le ideò e le condusse a felice compimento.

Il Touring, colla escursione nazionale nel Trentino dell'estate 1919 e con questa nella Venezia Giulia, ha sciolto il voto che fin dal 1915 aveva formulato, impostando nel suo bilancio la somma occorrente. Atto di fede nei destini della Patria, che la fortuna d'Italia dimostrò veracemente profetico.

Ma il Touring non riposerà su questi allori. Tutti ci chiedevano al momento dei congedi: « E ora? Dove ci condurrete la prossima volta? ».

Impaziente attesa, che non sarà lunga nè vana.

G. B.

Rammentiamo ai Soci annuali e quinquennali con scadenza al 31 dicembre 1920 che il versamento della quota 1921 deve essere fatto a termini dell'art. 15 dello Statuto entro il

15 Novembre 1920

Inviare cartolina vaglia con l'importo della quota. Per i supplementi richiesti per l'invio della **GUIDA DELLE TRE VENEZIE** *o della nuova grande* **RIVISTA MENSILE** *vedi, rispettivamente, a pag. 464 e a pag. 451 di questa Rivista.*

BARREA.

NUOVE METE DEL TURISMO.

L'ALTA VALLE DEL SANGRO.

L'ABRUZZO serba ancora, entro le chiostre de' suoi monti selvaggi, alcuni cantoni solitari, quasi segreti, che i turisti dimenticano di solito — molto a torto — nelle loro escursioni e che pur meriterebbero di essere additati ad essi, non meno che ai geografi ed ai naturalisti, per l'interesse vario e molteplice che presentano le loro caratteristiche naturali.

Appena pochi lustri fa tutto l'alto Abruzzo era, si può dire, ignorato; poi, a poco a poco si fecero strada, presso gli amatori del paesaggio e delle riposte curiosità nazionali, Pescocostanzo e Roccaraso e Rivisondoli, cui la bella ferrovia Sulmona-Isernia apre facile accesso; poi sorsero in fama Capracotta, che si vanta di essere il più elevato comune dell'Appennino, e Roccadimezzo col suo vasto altopiano e Caramanico, con le sue fresche acque salutari e Scanno, chiuso di là dalle selvagge gole del Sagittario, presso il lago tranquillo, e Pettorano, che divide con Scanno il pregio dei più singolari costumi femminili. Ma quel lembo riposto e un po' remoto che costituisce l'alta valle del Sangro, è rimasto finora — come le alte valli del Vomano e del Tronto, non men pittoresche — quasi vergine dalle visite degli escursionisti, talchè ivi la venuta di un *forestiero* sembra ancora agli abitanti una novità singolare.

Eppure l'alto Sangro, oltre al fresco, quietissimo riposo delle sue conche verdeggianti, può offrire al turista la solennità di boschi folti ed estesi, forse i più cospicui residui dell'antica magnifica coperta boschiva dell'Appennino centrale, e la soddisfazione di alcune notevoli ascensioni sui gruppi del Marsicano e della Meta, anch'essi abitualmente trascurati dagli alpinisti della Penisola, nonostante i vastissimi panorami, che ripagano la fatica delle non ardue salite.

Aprono oggi l'accesso a questo cantone abruzzese tre belle strade carrozzabili: quella che dal piano di Castel di Sangro per Alfedena risale la valle fino alle sue origini; quella che costituisce la continuazione della precedente, provenendo dal Fucino attraverso il valico che può dirsi di Gioia Vecchio (m. 1450), e quella più recente, che ascende dalla Val di Comino, un verde lembo della Terra di Lavoro, per il Passo di Forca d'Acero, pel quale già da tempi molto antichi correva una mulattiera frequentatissima, come attestano le frequenti menzioni della *Furca Aceri* già in documenti del secolo XII.

Chi risale dal Fucino per la strada che si inerpica con infinite risvolte, oggi percorsa da un buon servizio automobilistico tra le stazioni di Pescina e di Alfedena, cerca invano, giunto sul breve largo a sommo del

colle, le belle facciate settecentesche raccolte intorno alla più antica chiesetta, onde già s'abbelliva il paesetto di Gioia Vecchio; il terremoto marsicano lo ha distrutto dalle fondamenta, al pari della maggiore e più recente Gioia dei Marsi sul Fucino, della quale il vecchio borgo costituiva, da pochi anni, quasi la succursale estiva. Sul fianco della chiesa sventrata, il campanile cinquecentesco semidistrutto domina un ammasso di macerie.

Le sorgenti del Sangro sono poco più in basso, alle falde del Morrone del Diavolo, a 1380 metri circa; la valle, dapprima angusta, si apre presto nell'ampia conca verdeggiante di Pescassèroli. All'ingresso della conca di Pescassèroli, il più importante centro dell'alto Sangro, *Pesculum Serulae*, è sorto a pie' di dosso precipite — pèsco — con cui termina una *serretta* protesa verso il fiume dal calcareo Monte Forcella. E sul *pèsco* sono ancora i ruderi di un grosso castello, tutto cinto di mura e difeso da solide torri, rovinato da gran tempo, che attesta nondimeno l'importanza della posizione a dominio della via naturale conducente dall'alto Sangro — antico territorio caraceno — al paese dei Marsi. E forse fin dall'età classica sorse qui un qualche *vicus* , *oppidulum* dei Marsi, di cui è spersa, col nome, la notizia precisa.

CIVITELLA ALFEDENA.

Pescassèroli, già ricordata in documenti del secolo XII, non ha più di antico se non la chiesa, molto e male restaurata, il cui originario stile gotico si rileva però dal portale e dal campanile, e qualche vecchia casa; ha invece alcuni buoni edifici recenti, tra i quali il solido e ben costrutto palazzo Sipari, che il terremoto ha rispettato. Al terribile sisma non hanno invece resistito molte casipole malconce, che la popolazione ha perciò dovuto abbandonare; ed oggi il paese ha, a valle, un'appendice di casette asismiche, basse, in duplice serie ai lati della strada maestra, che, viste dall'alto, coi loro tetti di tegole rosse, fanno uno strano contrasto con le altre case grige e ammucchiate. Pescassèroli è un paese ricco. Ai fieni e ai grani del piano e dei colli circostanti, unisce il reddito dei suoi boschi vastissimi e quello, ancor più rilevante, dei pascoli comunali, dati in fitto annualmente ai proprietari di bestiame ovino.

La floridezza del paese si rivela all'osservatore attento da diversi indizî. Le donne non hanno bisogno qui, come in altri luoghi della montagna abruzzese, di assoggettarsi sin dalla fanciullezza a lavori molto rudi, sì che conservano la vigorosa bellezza che è tradizionale retaggio di queste antiche genti italiche. E sono veramente molto belle: bionde e brune, hanno occhi neri, vivaci e penetranti, volto profilato, lineamenti finissimi, movenze eleganti. Vestono di nero tutte, sempre: le adolescenti di dodici o quindici anni, le giovani spose, le donne mature, le vecchie; in lutto aggravano il nero con l'aggiunta di una fascia dello stesso colore intorno al volto.

L'introduzione di questo singolare abbigliamento è assai recente; fino alla fine del secolo scorso le donne più vecchie mostravano l'antico, più vistoso costume caratterizzato dalla gonna rossa fiammante, da una specie di corpetto turchino, dal grembiule bianco e da un abbondante corredo di nastri di seta multicolori. Sulle ragioni della singolare trasformazione corre un racconto che mi venne tuttavia narrato in modo un po' disforme da diverse persone interrogate. Sembra che alcune donne di Pescassèroli, di passaggio a Napoli per recarsi ad Ischia, fossero infastidite dalla smodata curiosità che l'antico costume dai vivi colori suscitò fra i Napoletani; e, come le manifestazioni clamorose si rinnovarono anche ad Ischia, esse si sarebbero indotte ad adottare l'abito nero, che si porta, per esempio, a Procida, e, tornate in paese, ne avrebbero diffuso la moda.

Sulle pendici che limitano da ogni parte la conca di Pescassèroli i campi di grano si spingono fino a 1400 e anche fino a 1500 metri nelle aree meglio favorite; più su è il dominio del bosco. Folto, rigoglioso, continuo, esso riveste ancora così i fianchi della Serra Cappella ad oriente, come quelli di M. Pagano, della Rocca, di M. Tranquillo e della Forca d'Acero ad occidente e a mezzogiorno. Prevale il faggio, misto qua e là con l'acero; nelle aree più remote e infrequen-

tate, ha grande sviluppo anche la vegetazione del sottobosco, sì che la foresta serba il suo aspetto primitivo, e tra i balzi e gli scheggioni della roccia precipite, è accessibile solo a fatica. Questi recessi presso che impenetrabili sono l'ultimo rifugio dell'orso bruno appenninico. Negli anni addietro esso era preservato dalla distruzione in virtù della riserva reale; l'uccisione n'era vietata e la Casa Reale rifondeva per i danni recati agli armenti. La riserva fu abolita qualche anno fa; ma nel frattempo, sopraggiunta la guerra, che tolse a tutti i paesi gli uomini più validi, l'orso potè riprodursi senza molestia; ed ora pare che il numero, già molto ridotto, sia alquanto cresciuto, talchè i danni ai greggi di ovini cominciano ad essere inquietanti.

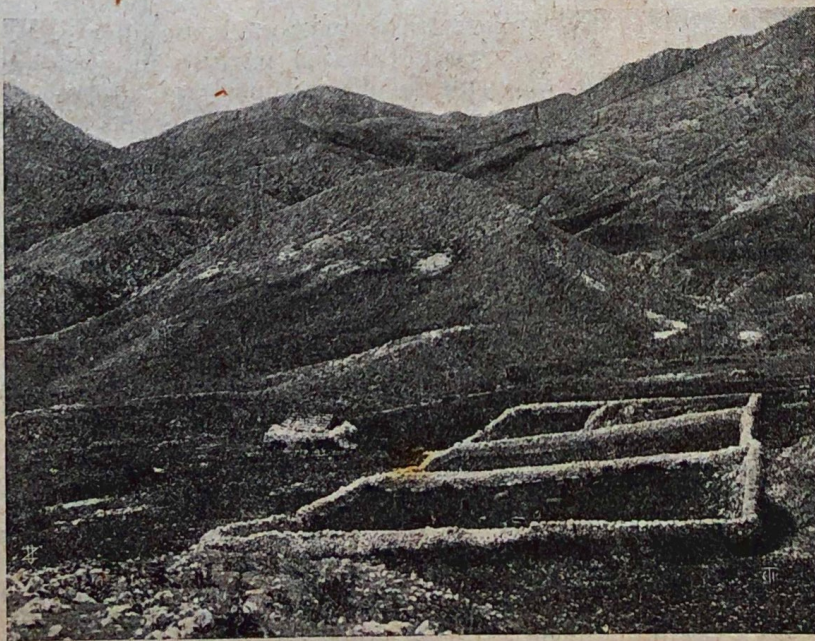
OPI.

Il bosco non si arrampica mai fino alle più alte cime: anche nelle zone meglio preservate raramente si spinge sopra i 1900 metri, ma di solito si dirada e cessa assai più in basso. In mezzo e sopra i boschi è la zona dei pascoli, il dominio dei pastori e dei loro greggi di ovini. Da tempo immemorabile i pastori hanno, in località determinate e quasi sempre immutate, le loro dimore estive, gli *stazzi*: una piccola capanna piantata su quattro mura fatte di pietre sovrapposte senza cemento (macère) coperta da un tetto di frasche, di paglia, di rami, con una sola porta, il focolare nel mezzo, tre o quattro giacigli sostenuti da tronchi d'alberi ai lati; poi, presso la capanna, i recinti per le pecore (*morre* o *masciate*), due, tre, quattro, la mungitoia, e uno o più *orti*. I pastori vi passano i mesi dal giugno all'ottobre, vivendo in modo del tutto primitivo, lungi dal consorzio umano, con abitudini che si perpetuano da secoli, da millennî forse. Alle prime nevi scendono al basso, nella valle, e si avviano lungo il Sangro fino ad Alfedena, dove, al Ponte delle Pecore sulla Zittola, ha principio il tratturo che li mena ai soggiorni invernali del Tavoliere di Puglia.

La conca di Pescassèroli è chiusa a valle da una sbarra calcarea assai erta, sulla quale, al posto forse di un'antica fortezza marsa, siede il villaggio di Opi, con le sue case ammassate, la sua chiesa di S. Maria risalente al XII secolo, ma più volte ricostruita. Il fiume si è aperto un passaggio attraverso la sbarra, alta 150 metri sul piano, mediante una gola angustissima, a pareti a picco, inaccessibile, la Foce di Opi.

UNO STAZZO.

Oltre Opi, allo sbocco della Foce, la valle del Sangro si allarga nuovamente fra dossi boscosi, e sul suo fondo appaiono ancora i pingui prati odoranti di fieno, pascolo preferito di numerosi bovini e cavalli. Poi succede una nuova sezione angusta ed incassata, all'ingresso della quale, a destra, su un breve sprone, sorge la diruta Rocca di Tremonti, ed eccoci nella conca di Barrea. Questo tronco della valle sangritana si disse un tempo Valle Regia; Barrea — *Vallis Regia, Varregium* e *Barregium* delle carte medioevali — perpetua ancora il nome. Ma altri due paesi s'incontrano prima di giungere a Barrea, Villetta Barrea e Civitella Alfedena.

Villetta Barrea, come dice il suo nome, era prima una dipendenza di Barrea; fin quasi

alla fine del sec. XVII fu un *casale* con poche diecine di abitanti. Il paese serba ancora parecchie belle casette ornate da bifore o da trifore, qualche portale seicentesco e qualche elegante balcone di ferro battuto, la cui fattura rivela la provenienza dalla non lontana Pescocostanzo. Sdraiata sulla riva del Sangro a quasi mille metri d'altezza, coronata dal bosco folto e fresco, subito fuor dalle più alte case, sulla pendice del monte Mattone, Villetta è veramente una ridente oasi di pace che invita ai riposi estivi.

Poco a valle dell'abitato si apre il vallone Prolfo coi suoi prati aprichi risalenti verso la montagna di Godi; di contro le pendici della contrada che ha appunto il nome De Contra, pur ombreggiate da fitte macchie boschive, conducono il viandante, attraverso ripiani e balzi, su su verso il Monte Sterpi d'Alto, il Capraro e il Pietroso che è la cima più alta del gruppo della Meta (2247 metri); montagne dalle vette ardite e acute, dalle creste sottili; incise da circhi e valloni, che hanno perciò un aspetto alpino, dovuto al modellamento glaciale, e che albergano ancora, a quanto si dice, gli ultimi rappresentanti del camoscio, sopravviventi nell'Appennino.

Su uno sprone del M. Sterpi d'Alto, sta appollaiata Civitella Alfedena, un borgo formato da poche case ammassate tra 1050 e 1100 metri, sulla pendice che si spiana alquanto prima dell'ultimo balzo precipite, sul quale sta la chiesetta di Santa Lucia, ora assai danneggiata dal terremoto, chiusa e solitaria in mezzo al sagrato deserto.

Anche da questa conca il Sangro sfugge per una gola strettissima — la Foce di Barrea — la quale peraltro si allunga profonda e tortuosa, per più di cinque chilometri tra Barrea e Scontrone. Aperta tra pareti a picco di calcare nudo, ora protese in scheggioni, ora aderte in torrioni, in pinnacoli, ora allargantisi in anfiteatri precipiti, la gola è nel fondo assolutamente inaccessibile, salvo nell'ultimo tronco a monte di Scontrone; il fiume, che per il tributo di numerose sorgive a valle di Pescassèroli e presso Villetta, è ormai fatto assai più ricco d'acque, ha inciso le pareti con un taglio netto, che nel fondo attuale è largo appena pochi metri ed anche in magra è occupato interamente dalle acque. Credo che, tra le moltissime cose selvagge onde l'Abruzzo va celebre, nessuna si presenti, su così lungo percorso, tanto angusta e incassata come questa.

LA "FOCE" DI OPI.

All' ingresso della gola, su un dorso, che a settentrione piomba a picco sul Sangro, sta dunque Barrea. L'antica strada mulattiera varcava il fiume, già insinuato nel profondo cañon, mediante un altissimo ponte ogivale, tuttora in piedi accanto al nuovo ponte della carrozzabile, la quale si snoda in una serie di nastri ricurvi per salire al paese.

Il nucleo antico di Barrea era tutto cinto di mura e sormontato da un castello oggi in rovina; fortificato dalla natura e dall'arte, doveva essere assolutamente imprendibile. Viuzze tortuose e ripide, talora vere e proprie scale, si arrampicano verso la chiesa di S. Tomaso, di fattura cinquecentesca, con un robusto campanile e un bel portale preceduto da quattro gradini, uno dei quali reca la data 1569. Il vecchio paese ha la caratteristica impronta dei villaggi di montagna abruzzesi, così simili l'uno all'altro per la costruzione, i caratteri, la topografia, la struttura delle case, che il viaggiatore, salendo faticosamente le strade di uno di essi, potrebbe pensare ugualmente d'essere nell'alta valle dell'Aterno, o in quella del Sangro o del Tronto, nel paese sannita, nel peligno o nel frentano. Ma Barrea si è di recente estesa fuor del vecchio recinto murato, verso mezzogiorno, lungo la nuova carrozzabile, dove ha già alcune sobrie, ma solide costruzioni, che potrebbero meritare il nome di palazzi e dànno al paese un aspetto civile, rispondente al benessere generale ch'esso ha in comune con tutte le altre borgate dell'alto Sangro.

I danni del terribile terremoto marsicano, che si rivelano ancora gravi a Pescassèroli, hanno colpito assai meno i paeselli più a valle: Opi, solidamente piantata sulla sua rôcca petrosa, ha visto crollare solo alcune case già malconce e indebolite; Villetta ebbe molti edifici lesionati, onde la via principale è tuttora puntellata, ma non subì rovine vere e proprie; a Barrea anche le vecchie costruzioni resistettero vigorosamente — salvo qualche caso — al tremendo scrollo. Con le risorse e le iniziative degli abitanti, assai più che col soccorso del Gover-

no, si è cercato in tutta la regione sangritana di risollevarsi dal fiero colpo; ed oggi, nonostante le tracce del triste retaggio, nonostante la guerra, nonostante i molteplici guai che affliggono l'Italia, chi percorra la bella vallata ha l'impressione di un'agiatezza e di una floridezza, derivanti soprattutto dall'avita, tenace, non sminuita abitudine al lavoro, che è tradizione millenaria di questi forti montanari, eredi genuini delle più salde e fattive virtù di nostra stirpe. Anche per questo è un vero riposo morale — dello spirito, più ancora che del corpo — il venir quassù, fuori dallo spettacolo penoso delle città, ormai disusate e ricalcitranti al lavoro, a ritemprarsi nella visione serena delle genti affaccendate nelle fatiche rudi, ma remuneratrici, della terra, cara e santa per esse, come per i loro antichi padri, nell'età più sobrie e più sane, nella quali gli uomini si sentivano più avvinti al grembo fecondo della madre comune.

L'automobile, che percorre la verde vallata, lascia il Sangro a Barrea e risale la sella tra il M. Civitalta e il Colle di Bella Veduta, per discendere poi ad Alfedena. Il Sangro si rivede ancora sotto Scontrone, erto sul sasso allo sbocco della lunga gola, anch'esso un tempo *casale* di Barrea, cui l'unisce una breve mulattiera dominante dall'alto, con viste che dàn vertigini, la selvaggia « Foce »; poi si apre il piano di Castel di Sangro, uno dei più vasti altipiani abruzzesi.

L'alto Sangro è finito; siamo usciti dal cantone segregato, dei boschi secolari, dei pascoli tranquilli, dei monti erti dominanti panorami grandiosi, dal cantone degli orsi e dei camosci. E il viaggiatore esprime in cuor suo due desiderî: che il severo complesso delle bellezze, *naturali* veramente, perchè offerte dalla vergine natura, nello aspetto suo ancor intatto, nella flora, nella fauna, non sia perturbato dalla mania innovatrice o più spesso distruttrice dell'uomo; che cessi tuttavia la trascuranza degli amanti del turismo verso questo bel lembo d'Italia e che si cominci ad annoverare anch'esso, come si merita, tra i soggiorni estivi della nostra Penisola. Provvederà al primo intento una iniziativa già lanciata, che è da augurarsi giunga presto in porto, quella del *Parco Nazionale d'Abruzzo*, che dovrà comprendere tutto intero questo lembo della valle sangritana e preservarlo nella integrità della sua fisionomia naturale; al secondo dovrebbe provvedere qualche coraggiosa iniziativa locale. L'abituale, simpatica ospitalità abruzzese è già largamente sufficiente per chi abbia quella facoltà di adattamento che non dovrebbe mai mancare a chi viaggia fuori delle grandi vie del turismo; ma per richiamare un pubblico un po' numeroso e contentare chi ha esigenze un po' più raffinate, occorrerebbe un buon albergo, come a Roccaraso, a Scanno, a Capracotta.

Chi avrà questa *grande audacia*, chè tale potrà forse sembrare agli abitanti della incantevole vallata? Io sono persuaso che all'audace arriderà piena fortuna.

ROBERTO ALMAGIÀ.

VITA DEL TOURING

Avvertimenti ai Soci.

Nuove tessere nel 1921. — Quest'anno saranno rinnovate le tessere a tutti i Soci. I tagliandini 1921 saranno loro inviati già applicati alle tessere stesse. Per questa ragione i Soci che rinnovano l'associazione pel 1921 non potranno avere la tessera col tagliandino, se non dopo un certo periodo di tempo. Preghiamo quindi di voler attendere pazientemente l'invio della nuova tessera.

Guida delle Tre Venezie. — Si compone di due magnifici volumi di circa 550 pag. ciascuno. È attualmente in corso avanzato di stampa. Si rammenta che: I soci in regola col pagamento della rata 1920 che desiderino avere il solo I Volume della Guida delle Tre Venezie devono inviare L. **3,75.**

I Soci in regola col pagamento della quota 1920 che desiderino avere in una sol volta, il I volume della Guida delle Tre Venezie (spettante ai Soci del 1920) ed anche il II volume della Guida stessa (spettante ai Soci 1921) devono mandarci L. 7,50 più la quota 1921 di L. 10,10, in totale dunque L. **17,60.**

I Soci vitalizi che abbiano pagato il supplemento quota ed i Soci quinquennali, con scadenza 1921 o dopo, devono mandare solamente L. **7,50** per avere tutti e due i volumi della Guida delle Tre Venezie.

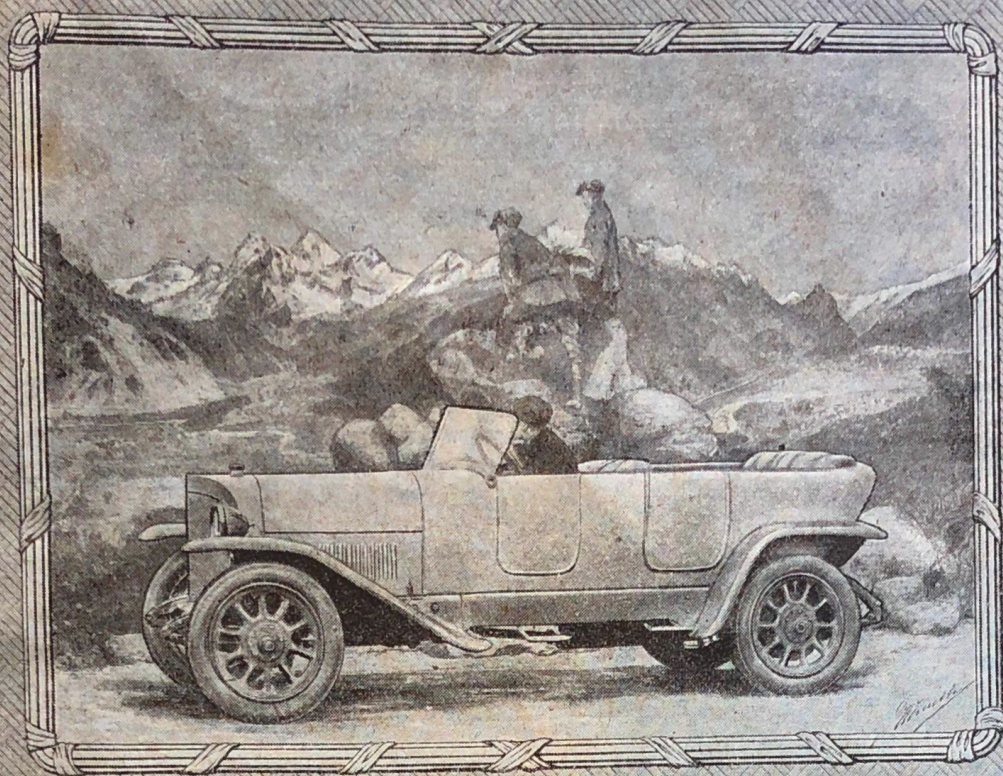
L'ordine di spedizione è determinato dalla data di versamento della quota: inutile quindi sollecitare o chiedere precedenze.

Atlante stradale. — Molti Soci, incredibile ma vero, confondono la « Guida delle Tre Venezie » coll'« Atlante Stradale » e sbagliano cifre e diciture nel richiedere l'una o l'altro. Dato che la spedizione dell'« Atlante Stradale » è già avanzata (oltre 100.000 esemplari distribuiti), non possiamo accettare più gli importi per la spedizione raccomandata e con imballaggio speciale. Chi, oltre alla copia spettante ai Soci 1920, volesse possedere *subito* una copia dell'« Atlante Stradale », deve inviare L. 9,60.

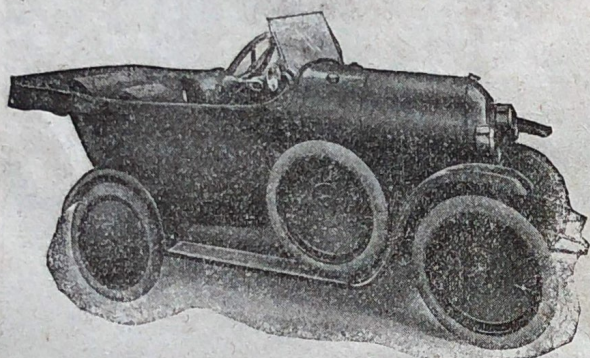
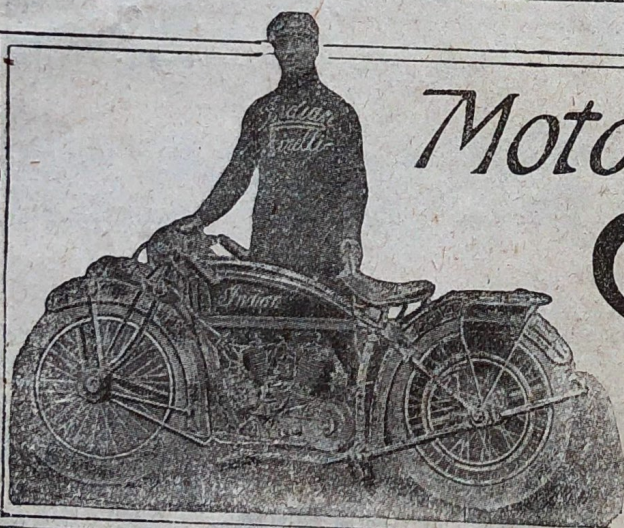
Carta d'Italia a 1:250.000 del T. C. I. — Per il continuo fantastico aumento di carta e stampa, i prezzi di questa pubblicazione a partire dal 10 novembre 1920 vengono fissati come segue:

Per ciascun foglio, senza l'indice relativo .	L. 1.—
più le spese di spedizione	» 0,15
e, se raccomandato	» 0,45
Indici speciali di ciascun foglio, in quanto disponibili, comprese le spese di spedizione	» 0,25
Prezzo della collezione completa in 59 fogli della Carta	» 50.—
più le spese di spedizione raccomandata .	» 2.—

Stab. Arti Grafiche GUSTAVO MODIANO & C. - Milano

Gerente responsabile LUIGI SCESA

TORPEDO SPORT

MODELLO 510

Come si applica il "LIVELGRAF„
IN QUALSIASI TIPO E FORMA DELL'AUTOMOBILE
INDICATORE LIVELLO BENZINA
G. MASINO & C.
VIA SILVIO PELLICO, 10 - TORINO

Moto Indian
Modelli 1920 da 4-6 HP - 7-9 HP
NAGAS & RAY
-MILANO- -TORINO-

COMPRANDO UN Rasoio "ITALIANO„ di sicurezza
AVRETE IL MASSIMO DELLA SOLIDITÀ, DELL'ELEGANZA, DELLA COMODITÀ
E RISPARMIERETE IL CINQUANTA PER CENTO DI SPESA
Chiedetelo ai migliori COLTELLINAI, PROFUMIERI,
CHINCAGLIERI, VALIGIAI, EMPORII, FARMACISTI e BAZARS
N.B. - Per evitare inganni, esigere la Marca impressa sotto al pettine del Rasoio
B & G
ITALIANO
MARCA DEPOSITATA
Concessionarii: BORDOLI & GIACOBINO - Via Pescherie, 1 - BOLOGNA

INFORMAZIONI

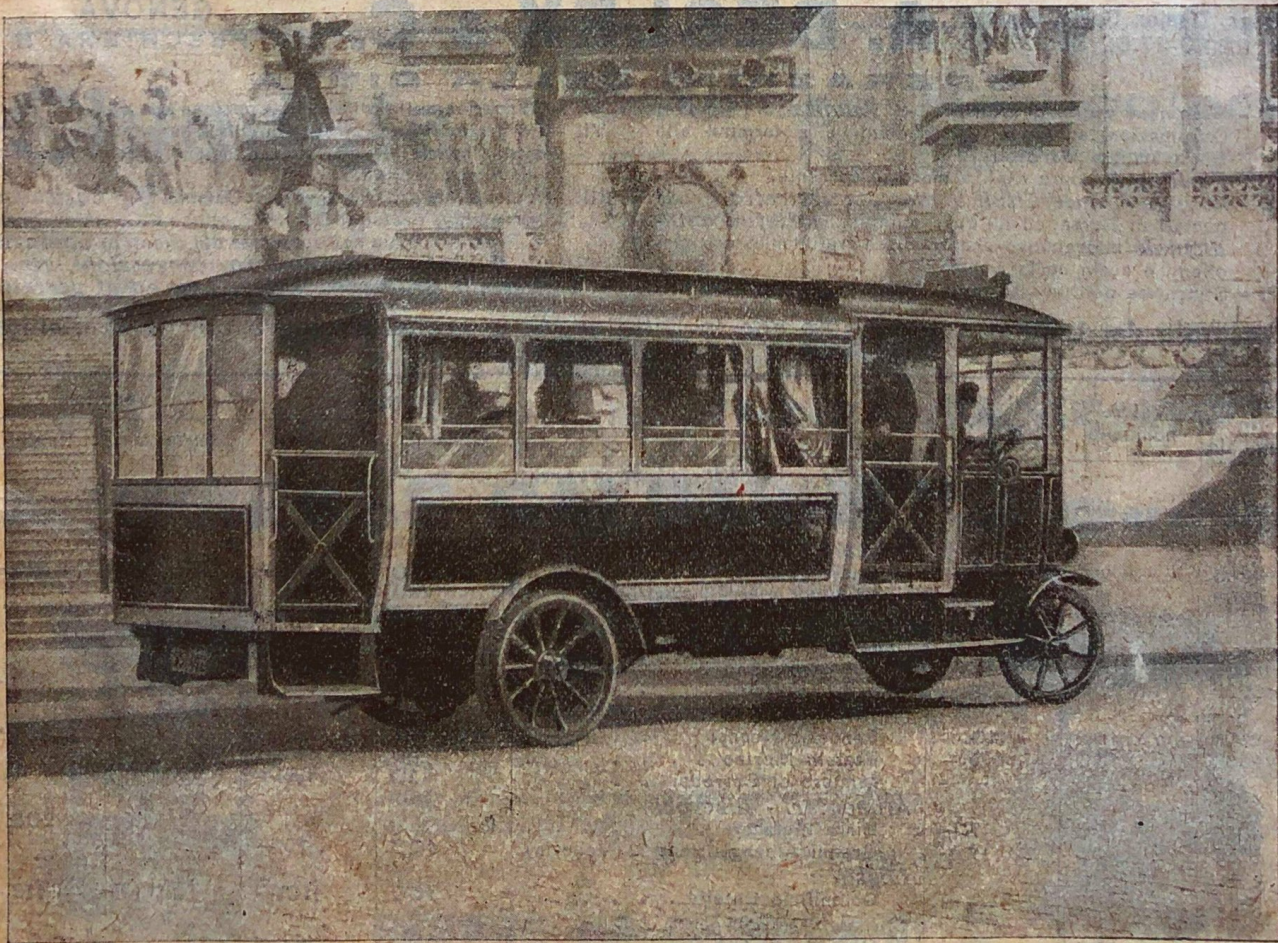
TURISMO.

✶ *I Ricoveri alpini della Venezia Tridentina.* — Abbiamo in uno scorso numero dato notizia di uno studio sulla questione dei Rifugi Alpini nella Venezia Tridentina comparso nel fascicolo di luglio delle *Vie d'Italia*. Diamo ora alcune notizie particolareggiate su alcuni fra i moltissimi Ricoveri-Albergo, che costituiscono una delle più notevoli particolarità della meravigliosa regione annessa all'Italia.

Il *Grödnerjoch haus* (Ospizio Passo Gardena) è situato a m. 2137, al Passo Gardena, che pone in comunicazione la Valle Gardena con la Valle Corvara. Appartiene ad un privato proprietario di Bolzano che vi conduce durante tutto l'anno servizio di albergo e ristorante. Il Rifugio consta di un fabbricato a due piani, semplicemente arredato e capace di 20 letti. Esso è collegato a Bolzano col telefono ed è uno dei Rifugi-Albergo più facilmente accessibili, poichè una comoda rotabile, che può essere percorsa anche dalle Automobili, lo congiunge a Plan in Val Gardena ed a Corvara.

Dal Rifugio possono eseguirsi interessantissime ascensioni nel gruppo del Sella e la località può essere frequentata sia d'estate che d'inverno per l'amenità dei luoghi e la possibilità di svolgere ivi sports invernali.

Le *Schlern häuser* (Rifugio Monte Pez) costituiscono uno dei più vasti e più comodi Rifugi-Albergo dell'Alto Adige. Furono costruite a 2461 metri sul M. Schlern (a NE di Bolzano) dalla Società Alpina Austro-Tedesca. Constano di un fabbricato principale e di una succursale, capaci complessivamente di 87 letti e 25 cuccette.

Da metà giugno a tutto ottobre funziona servizio di ristorante. Alcune sale e le molte comodità predisposte fanno del Rifugio un frequentato centro di villeggiatura estiva; esso consente anche ascensioni alpinistiche nel gruppo dello Schlern. Vi si giunge con carrarecce e mulattiere da Seis, da Tiers e da Völls. E' collegato col telefono a Bolzano.

Il *Sellajoch haus* (Rifugio Passo di Sella), pure costruito dalla Società Alpina Austro-Tedesca, sezione di Bolzano, è un vero e proprio albergo situato a ben 2860 metri, aperto dalla metà di giugno a tutto settembre, con 59 letti, alcune cuccette, sale, bagni, lavanderia, telefono ecc. Vi si accede con comode mulattiere da Plan e S. Cristina (V. Gardena) e da Canazei e Campitello (Valle di Fassa). Esso è molto frequentato sia nella stagione estiva sia in quella invernale; è infatti uno dei più importanti centri di ascensioni ed escursioni delle Dolomiti.

✱ *Gli studenti forestieri.* — Una risorsa non trascurabile per le industrie turistiche è quella rappresentata dai giovani che sogliono compiere in parte o completamente i propri studi lungi dalla propria regione ed anche in territorio straniero, o che amano frequentare i corsi estivi organizzati presso taluni Istituti Superiori o Collegi. Abbiamo sott'occhio una pubblicazione dell'Ufficio Svizzero del Turismo, tendente appunto a far conoscere all'Estero le numerose Scuole della Confederazione Svizzera. L'elegante volumetto, corredato da belle illustrazioni, dopo aver reso conto in modo generico dell'organizzazione scolastica attuale della Svizzera (Scuole pubbliche e private, collegi e pensioni, ecc.) fornisce tutte le informazioni necessarie perchè di tale organizzazione si possa profittare. Noi sappiamo che l'E.N.I.T. ha in programma anche tale opera di propaganda delle nostre scuole. Auguriamo che esso possa essere presto in grado di far conoscere le nostre istituzioni scolastiche (ve ne sono delle ottime, particolarmente per talune specialità industriali e scientifiche) e promuovere la organizzazione di corsi rapidi durante le vacanze, i quali attireranno indubbiamente verso il nostro Paese parecchi forestieri.

✱ *L'ospitalità agli Ospizi del Gran S. Bernardo e del Sempione.* — L'Ospizio del Gran San Bernardo comunica che, pur continuando le sue tradizioni di ospitalità, è costretto a porre termine a certi inconvenienti o abusi che si sono verificati durante gli estati 1919-20, e informa il pubblico delle misure adottate a questo scopo.

Ecco quali saranno le regole che dovranno essere osservate d'ora innanzi:

1. — Coloro che avranno a disposizione un'automobile o un autocarro non potranno dormire all'Ospizio e dovranno

predisporre la loro partenza per il giorno stesso dell'arrivo.

2. — Le società, collegi, scuole, carovane che desiderano pernottare all'Ospizio, non possono contare di trovarvi alloggio se in precedenza non avranno avuto promessa di riserva dei dormitori per il giorno fissato: per le informazioni relative rivolgersi al Padre Elemosiniere dell'Ospizio.

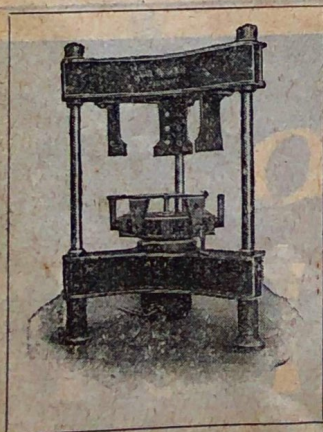
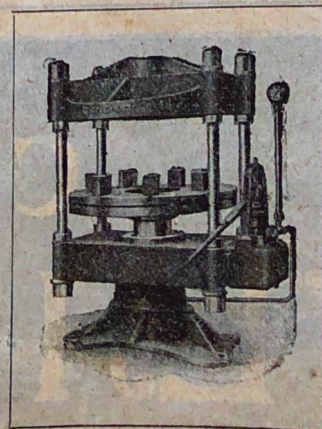
3. — Chiusura dell'Ospizio: 10 e mezza di sera.

4. — Regola generale: Non sarà servito che uno o due pasti per ciascuna persona e l'alloggio non è accordato che per una notte soltanto.

Le stesse misure saranno adottate per l'Ospizio del Sempione.

Il Touring per proprio conto rammenta che i visitatori o i passanti (salvo quelli veramente indigenti) *sono moralmente tenuti ad una oblazione che corrisponda almeno ai prezzi d'un albergo d'alta montagna pei pasti e l'alloggio.*

✱ *Nuovi orizzonti turistici.* — Con questo titolo Attilio Gerelli nel numero di Settembre de *Le Vie d'Italia* dà notizia dell'inaugurazione ufficiale dei « Servizi cumulativi ferroviari automobilistici di turismo », che ebbe luogo nell'Agosto scorso, a partire dallo Stelvio verso il Giovo, Toblaco, Misurina, Cortina, Costalunga, Bolzano, Mendola, fino a Trento. Le personalità del mondo ferroviario che presero parte all'inaugurazione poterono apprezzare la importanza degli sforzi compiuti dagli organizzatori di quei servizi, che per la loro lunghezza e per le zone che attraversano rappresentano un itinerario turistico di primissimo ordine. E' questo il primo frutto della collaborazione iniziatasi fra le Ferrovie dello Stato e l'Enit; altri importanti benefici non tarderanno ad essere conseguiti.

✱ *La tassa di soggiorno in Francia.* — Si discute molto da noi sull'opportunità di applicare la tassa di soggiorno nei luoghi di cura o centri turistici. E' interessante conoscere come in Francia tale tassa, resa obbligatoria soltanto con una legge del Settembre 1919, abbia riscosso ovunque l'unanime plauso. Essa era già in vigore per alcuni centri, ma unicamente con carattere facoltativo e tale condizione parve frustrare il valore della tassa. Essa tende a porre i Comuni, dove si trovano stazioni climatiche termali e turistiche, in condizioni tali da far fronte agli oneri più gravi che loro

derivano dalla presenza nel Comune di un gran numero di forestieri, per i quali, quand'anche non si volesse pensare ad un miglioramento della località dal punto di vista turistico, si devono pure sempre sostenere spese più ingenti per la manutenzione di pubblici servizi, in dipendenza del maggior numero di persone che di essi fruiscono. La tassa andata in vigore in Francia non deve essere inferiore a dieci centesimi per giorno e non superiore ad un franco. Dalla tassa sarà prelevato il 10, 15 o 20% (a seconda che i proventi delle stazioni siano stati 20, 50 o più di 50.000 franchi) e tale somma andrà divisa a beneficio per un quarto dell'Istituto di Termologia e climatologia esistente presso il Collegio di Francia e per tre quarti dell'Ufficio Nazionale per il Turismo.

* *I medici per lo sport in Francia.* — I migliori propagandisti dello sport sono, è naturale, i medici, ma i medici sono anche da annoverare nella categoria di coloro che debbono compiere dello sport per soddisfare alle esigenze della propria professione. Una volta un medico, anche il più umile, si serviva del cavallo o della carrozza; poi furono i medici i primi ad adottare la bicicletta, non già come istrumento di lusso, ma come mezzo di trasporto; oggi l'automobile sta per divenire pel medico una vera e propria necessità. Di fronte a questo stato di cose un gruppo di medici francesi, fin dallo scorcio dello scorso anno, ha pensato di pubblicare e diffondere tra i medici una Rivista che discutesse tutti gli argomenti sportivi che possono interessare il medico e volgarizzasse quelle indispensabili nozioni che un medico, il quale faccia dello sport nell'esercizio della propria professione, non deve ignorare. Così è sorta «La Medicina Sportiva» e così sta per sorgere un'«Associazione Automobilistica fra medici» per difendere gli interessi di quei 15.000 e più professionisti che in Francia fanno uso dell'automobile e per permettere loro, con l'acquisto all'ingrosso del materiale occorrente, di rendere meno costoso il proprio automobilismo professionale.

Ecco che, come primo atto dell'attività di questo gruppo di medici che fanno dello sport, la loro Rivista spezza una lancia contro l'inasprimento delle tasse sulle automobili, che minaccerebbe di rendere impossibile ai medici di valersi di un mezzo la cui celerità non serve soltanto a far loro guadagnare una maggior quantità di denaro, ma anche a porre in salvo un maggior numero di vite umane.

E' da augurarsi che anche i medici italiani sappiano stringersi in fascio e tutelare e migliorare i proprii interessi sportivi professionali.

AVIAZIONE.

* *I viaggi in aereoplano a grandi altezze.* — Sono quelli destinati, a quanto pare, ad assicurare il successo dei regolari servizi di trasporto aerei. La ragione è ovvia: ad altezze grandi la resistenza dell'aria è assai minore, a causa della rarefazione atmosferica. Vi sono però dei guai: il motore, funzionando in un mezzo meno denso, perde parte della propria potenza; tale inconveniente può però essere eliminato mediante il turbo-compressore Rateau, che, azionato dai gas di scappamento del motore, ha il compito di comprimere ad una pressione voluta l'aria fornita al motore. Un altro guaio è quello della respirazione dei passeggeri: non tutti gli organismi resistono a rimanere per parecchie ore ad una pressione tanto bassa. Si è pensato di eliminare l'inconveniente ideando una cabina ermeticamente chiusa, la temperatura e la pressione della quale sarebbero tenute costanti.

* *La posta aerea.* — In Italia è allo sta-

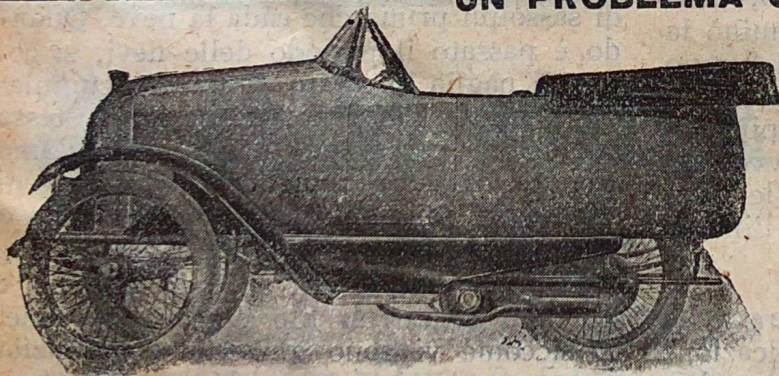
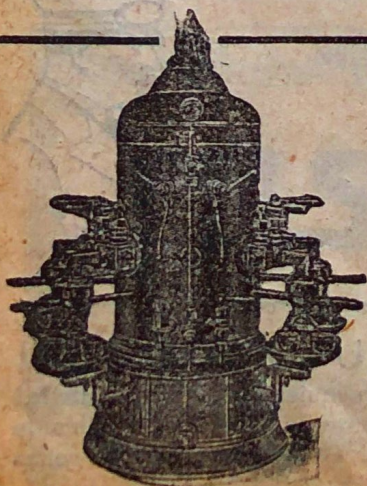
to di progetto, o forse solamente di voto. In America essa ha già raggiunto uno sviluppo notevolissimo e, ciò che è degno di nota, l'amministrazione delle poste ha uniformato la tariffa postale del servizio aereo a quella del servizio per mezzo dei treni. Tale disposizione è stata presa in vista della economia che l'amministrazione ferroviaria può fare di carrozze-postali, economia che coprirà di più del doppio la spesa incontrata per il servizio aereo. Sulla New Jork-Washington tre aeroplani portano 18.000 lettere ciascuno alla velocità di 132 miglia all'ora. Altri servizi sono stabiliti lungo la grande linea dall'Atlantico al Pacifico. Del servizio aereo per la distribuzione dei giornali parlò, con particolare competenza, G. Bastogi su *Le Vie d'Italia*, numero di Settembre.

ARTE.

* *I danni del terremoto ai monumenti di arte.* — La Direzione delle Belle Arti ha proceduto all'accertamento dei danni prodotti dal recente terremoto ai monumenti artistici nei paesi devastati.

Dalle notizie fin qui raccolte e di sicura provenienza risulta che in complesso i danni sono limitati. Nella Lunigiana, le perdite più considerevoli sono quelle degli avanzi dei Castelli Malaspina a Monti, a Bastia (Comune di Licciana) e a Olivola (Comune di Aulla), che sono completamente diroccati. Presenta inoltre forti lesioni il palazzo ducale dei Malaspina a Carrara, e sono assai danneggiati la Pieve di San Paolo a Vandaso e il Castello di Calice al Cornoviglio. A Fivizzano, nella tragica rovina, gli edifici monumentali possono dirsi i soli superstiti: solo la chiesa di S. Giovanni ha rovinato il campaniletto del secolo XVIII e presenta all'interno varie lesioni.

Nella Garfagnana, i danni sono più gravi ma non irreparabili. A Barga è lesionata l'abside del Duomo; a Pieve Fosciana è caduta in parte l'abside (sec. XIII) della chiesa di S. Giov. Battista; a Castiglione è lesionata la pregevolissima chiesa di S. Michele (secolo XII); a Villa Collemandina la chiesa è semi-distrutta, della torre campanaria rimangono solo frammenti di muri laterali; è abbattuta ma non infranta la colonna di S. Lucia (sec. XII); a Vagli Sotto è fortemente danneggiata nelle navate la chiesa di S. Agostino del secolo XIII.

Nell'Emilia i danneggiamenti sono di scarsa entità e in gran parte riparabili. Tra

i maggiori, si ha notizia di nuove screpolature nella bellissima chiesa di S. Giovanni Evangelista a Parma, nella quale si è pure fortemente piegata la croce di ferro del campanile minacciando la cupola; e sono crollate in parte la Torre di Felino nel Comune di Castelnuovo Monti e la Torre degli Amoretti nel Comune di Villaminozzo.

NAVIGAZIONE.

✱ *Ritorni all'antico: Le prore delle navi.* — Le prore delle navi — ha proclamato il *Board of Trade* americano — non debbono più essere a piombo ma bensì inclinate all'indietro, come quelle dei velieri d'un tempo e tale disposizione è reclamata da principî di umanità.

Infatti in caso di collisioni mentre la prora diritta colpisce subito le parti vitali della nave contro cui cozza, con la prora inclinata di 16 o 20 gradi, le parti della nave ove è posto il macchinario vengono ad essere colpite quando l'urto è già stato assai attutito; per le prime sono colpite le parti che sporgono dall'acqua e se anche queste vengono danneggiate la nave può ugualmente raggiungere un porto vicino. Tale conformazione nulla toglie alla snellezza della nave ed è da augurarsi che tutte le marine da guerra la adottino, mentre fino ad oggi, come è noto, dominò la tendenza opposta: le prore infatti furono inclinate in senso opposto, all'infuori, in modo che il primo cozzo, quello più violento, contro la nave speronata, avvenisse sotto il livello dell'acqua, contro le parti vitali della nave, determinandone l'immediato affondamento.

✱ *L'opera della marina militare nella guerra mondiale.* — E' una pubblicazione della Lega Navale Italiana illustrante l'opera magnifica compiuta dalla « grande silenziosa » durante il conflitto mondiale. Il volume in grande formato, di oltre 400 pagine, con copertina a colori e numerosissime illustrazioni, grafici, ecc. è posto in vendita a L. 15; ma ai soci del Touring è ceduto a L. 10.

Inviare cartolina vaglia di L. 12 (L. 10 più le spese di spedizione e raccomandazione) alla Presidenza Generale della Lega Navale Italiana, 11 via della Vite, Roma (7), indicando il numero della propria tessera.

GEOGRAFIA.

✱ *Ghiacciai artificiali.* — L'idea di fabbricare artificialmente un ghiacciaio può parere a molti sorprendente. Eppure gli abitanti di certe regioni del Karakoram — secondo la *Nature* — si fabbricano dei ghiacciai, generatori di torrenti permanenti; ed ecco come.

In alcuni punti delle vallette laterali, che poca quantità d'acqua forniscono in estate alla valle principale, scelgono alla massima altezza possibile piccole estensioni di terreno incassate e poco soleggiate. Durante la stagione calda, vi pongono strati successivi e alternati di paglia, otri pieni di acqua e, se è possibile, strati di foglie secche di conifere e anche di carbone di legna. Tutto ciò viene ricoperto di sassolini prima che cada la neve. Quando è passato il periodo delle nevi, si copre di paglia lo strato di neve accumulatasi durante l'inverno; e si rifà la stessa operazione per cinque o sei anni. L'area coperta di neve aumenta prestissimo di estensione soprattutto in alto. In capo a pochi anni, si è costituito il ghiacciaio, che ormai si alimenta da sè ogni inverno e dà ogni estate un filo d'acqua perenne. E siccome vi sono ghiacciai che funzionano con quel sistema da quarant'anni, bisogna credere che il metodo sia buono.

* *L' « acqua morta » ed i suoi pericoli.* — Già il celebre esploratore Nansen nel 1893 aveva tentato di rendersi ragione di un curioso fenomeno, da lui riscontrato sulle coste della Siberia, e conosciuto in Norvegia col nome di *acqua morta*. La nave cioè, entrando in determinate zone di mare, senza che alcuna ragione apparentemente vi concorra, perde completamente il dominio del timone e la velocità. La spiegazione del fenomeno è data, secondo studi recenti, dalla presenza, in determinate regioni marine, di strati d'acqua di densità differente: lo sforzo fatto dalla chiglia per vincere la resistenza dell'acqua essendo minore di quello fatto dalle parti superiori della nave determina uno squilibrio nella condotta del naviglio. Il fenomeno si verifica nelle località ove dell'acqua salmastra o dell'acqua dolce sovrastanno ad uno strato di acqua salata. Naturalmente il fenomeno è tanto più intenso quanto maggiore è la differenza di densità fra i due strati. Nei *fiords* norvegesi esso si verifica con frequenza. Per liberare una nave dall'*acqua morta* è inutile manovrare col timone, versar petrolio dinanzi alla nave, ecc. L'unico rimedio che dà qualche risultato è l'agitare con lunghe pertiche l'acqua attorno alla nave; ma ancor meglio è arrestare la nave e poi bruscamente riprendere il movimento. Nell'arcipelago Greco, presso Cerigo, pare vi sia un'*acqua morta;* e del resto nella storia naturale di Plinio si trova menzione di tal fenomeno che i più ritenevano fantastico.

* *La terra classica del contrabbando.* — Essa è — secondo scrive G. B. Curti nel *Bollettino della Reale Società Geografica Italiana* — la Repubblica di Andorra; la cui principale fonte economica... onesta è costituita dal rendimento delle ottime praterie, ma la cui più importante risorsa disonesta è data dal contrabbando. Esso è favorito dalle franchigie doganali dei due paesi che cingono Andorra. La Francia, nel periodo della rottura franco-spagnola (1° febbraio - 1° giugno 1892) s'accorse che la frode nelle Valli aveva raggiunto proporzioni così allarmanti da giustificare un'inchiesta. Senonchè le franchigie erano rette da un accordo commerciale del 1867, che rinnovava favori già consentiti nel 1767 e rinnovati nel 1806. Nell'accordo era sancito il mezzo per reprimere gli abusi: il certificato d'origine, firmato dal Sindaco generale, controllato da un funzionario francese all'occorrenza; e nel 1881, con

decreto 15 marzo, la Francia aveva persino interdetto ogni esportazione o transito attraverso la frontiera andorrana.

Rispetto alla Spagna, la questione è parimenti grave. Sino al 1850, i privilegi doganali accordati ad Andorra dal Regno erano estesissimi; ma, in detto anno, fu rilevato che la maggior parte del bestiame francese era introdotto in Spagna per frode e fu imposto quindi l'obbligo di una dichiarazione di provenienza; anzi nel 1864 si giunse persino, con deliberazione del Consiglio di Stato, a proporre un rimedio energico: collocare la dogana spagnola nell'Andorra, presso la frontiera francese. La Francia gelosa, intervenne e riuscì ad impedirlo.

Ma, a salvaguardia dell'onestà degli Andorrani, è giusto ricordare come essi si siano violentemente schierati contro alcuni speculatori che una quarantina d'anni fa volevano fondare nella Repubblica una casa di giuoco. Gesto che rende assai simpatici quei... contrabbandieri.

AUTOMOBILISMO.

* *Turismo automobilistico in montagna.* — La *Revue automobile* richiama assai opportunamente l'attenzione dei lettori sulle difficoltà che l'automobilismo presenta in montagna, difficoltà che debbono essere tenute nel dovuto conto, senza per altro venire a conclusioni pessimistiche sulle possibilità pratiche di tale genere di turismo. La montagna agli automobilisti come ai pedoni offre incomparabili gioie, ma chiede anche della prudenza e l'uso di molto raziocinio.

Chi va dunque coll'auto in montagna si ricordi di non caricare soverchiamente la vettura. Con una 8 HP non si va in montagna che con un passeggero; con una 12 HP si può andarvi in quattro persone, ma senza bagaglio; con 16 HP si può far uso di carrozzeria chiusa; sopra i 24 HP tutte le bizzarrie sono permesse. Cifre queste — si capisce — assai approssimative.

Bisogna poi anche ricordarsi che il motore soffre — proprio come alcuni uomini — il mal di montagna. L'aria è rarefatta alle maggiori altitudini; e se i polmoni se ne accorgono, anche lo stantuffo lo sa, ed aspira delle cilindrate non complete: a 2500 metri un motore ha abbandonato, presso a poco, un terzo della sua forza. Ed anche il carburatore lo sa, poichè la rarefazione disturba assai il processo di miscela dei gas e dell'aria. Infine un inconveniente è dato dal fatto che l'acqua del radiatore bolle ad una temperatura minore, per effetto dell'altitudine, facendo riscaldare più facilmente il motore. Una buona vettura da montagna deve dunque, per evitare ogni inconveniente, avere anzitutto dei buoni freni (che non riscaldino troppo, non si logorino soverchio e si comandino facilmente); occorrerà poi che la vettura abbia un radiatore ben ventilato e quattro cambi di velocità, con la prima multipla.

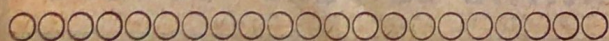
Con questi requisiti e con molta prudenza (sia in salita che in discesa, durante la quale sarà bene alternare l'uso del freno a mano con quello a pedale) chiunque può godersi in santa pace le gioie d'un viaggio automobilistico in montagna.

* *L'assalto.* — Umberto Grioni nel numero di Settembre de *Le Vie d'Italia* sottopone ad un acuto e ponderato esame la non mai abbastanza deprecata nuova tassa sulle automobili, che costituisce, nè più nè meno, un vero e proprio assalto ad una delle industrie più moderne e fiorenti del nostro Paese. La mentalità popolare in fatto di automobilismo è fra noi del tutto infantile, come giustamente osserva il Grioni; fra le manifestazioni esteriori del lusso e della ricchezza, l'automobile è considerata

come la più evidente, la più agile e quindi vista in luoghi diversi da maggior numero di persone: la più provocante insomma. La nuova tassa ha quindi significato essenzialmente politico, poichè oltre al fatto che lo Stato non può credere di salvare le proprie finanze con i cespiti della nuova imposta, è anche da tener presente che il colpo che da essa riceverà l'automobilismo in Italia, farà sì che il gettito globale delle imposte sulle automobili non aumenterà certo in modo sensibile con l'inasprimento fiscale. L'autore dopo aver enumerate le varie deficienze tecniche della nuova legge dimostra, con cifre e documenti, quale enorme sviluppo abbia preso l'automobilismo nel più moderno Stato del globo e che benessere abbiano tratto gli Stati Uniti dal progredire della propria industria automobilistica. In America quasi due miliardi di dollari costituiscono gli affari conchiusi nel 1919 dall'industria automobilistica, di fronte a poco più di un miliardo per l'industria delle calzature, per i giornali ed i periodici, per la lavorazione della farina da pane, ecc. Quasi ottocento milioni di dollari sono impiegati in fabbriche di auto-vetture e 230 milioni in fabbriche di autocarri; la cifra costituita dal valore della produzione annua di automobili è uguale al terzo del denaro circolante negli Stati Uniti al primo settembre 1918.

Queste cifre sono davvero enormi e sorprendenti, ma ancor più sorprendente è il conoscere come, nonostante questa colossale produzione, l'America abbia fame di automobili. Il fatto, di per sè strano, si spiega ricordando quanto in America sia compresa, più che altrove, la utilità sociale e la necessità generale degli automezzi, e ricordando anche che negli Stati Uniti non si ammazza una otto cilindri di 50 cavalli con una taglia di 15.000 lire!

* *La produzione di automobili in America.* — Per dare una idea della straordinaria produzione di automobili in America diamo la statistica davvero impressionante delle macchine prodotte dalle varie Case americane nella *settimana* dal 31 maggio al 5 giugno inclusi.

Ford	17.546	Cadillac	500
Overland	3.750	Franklin	380
Buick	3.400	Hupmobile	500
Maxwell	1.750	Suippo-Booth	400
Oldsmobile	950	Pierce-Arow	100
Dort	600	Packard	90
Paige	550	Marmon	85

TRASPORTI.

✱ *Per la ferrovia Brescia-Rovereto-Trento* — Si è recentemente costituito in Brescia il Comitato promotore della progettata linea Brescia-Trento, che dovrà non solamente servire tutta la zona Giudicaria-Valle del Sarca attualmente in balia di servizi automobilistici, ma anche congiungere rapidamente Trento al Tirreno, attraverso la Brescia-Piadena-Parma-Sarzana-Spezia.

✱ *Nuovi servizi automobilistici.* — E' stato iniziato il servizio da Borgosesia a Biella, per la via Ponzone, Croce Mosso, Cossato, con due corse giornaliere.

— Sono stati attuati i seguenti servizi nel Gallaratese: Gallarate-Lonate Pozzuolo-Oleggio; Gallarate-Tradate-Appiano; Gallarate-Cairate-Carnago-Morazzone-Gazzada-Varese.

— Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha dato parere favorevole alle domande per concessioni sussidiarie di servizi automobilistici per le linee: Rovigo-Pontecchio-Crespino-Papozze-Adria-Corbola; Loreo-Contarina-Taglio, di Po-Porto Tolle e Adria-Ariano Polesine-Corbola. Ciò in attesa delle tanto desiderate linee tramviarie.

✱ *Le comunicazioni ferroviarie delle grandi città coi centri suburbani.* — Un problema ferroviario di grande importanza è quello delle comunicazioni delle grandi città con i paesi e le piccole cittadine dislocati nelle vicinanze, verso i quali in determinate ore del giorno (7-9 e 17-20) affluiscono o dai quali refluiscono in gran copia i viaggiatori. Si tratta di un traffico intenso ed assai limitato nel tempo, che non deve turbare il servizio dei treni celeri, che, seguendo la stessa linea, congiungono la città con centri più lontani. Dove esista il quadruplice binario la soluzione è assai facile; una coppia di essi serve per i diretti ed una per i locali. Ma dove esista solo il doppio binario, ed in ogni modo quando si debba sfollare rapidamente una gran massa di viaggiatori, è opportuna assai — secondo quanto si effettua in America — l'istituzione di stazioni alternate. Se si debbono infatti servire una serie di stazioni da A. ad I., il treno N.° 1 fermerà ad esempio alle stazioni C., E., G., I., ed il treno N.° 2 alle stazioni B., D., F., H.; in tal modo i treni potranno seguirsi a brevissimo intervallo poichè il primo attraversando B. anzichè fermarvisi verrà subito a distanziarsi dal secondo. Il servizio di raccordo fra l'una e l'altra stazione intermedia verrà fatto nelle ore non di grande traffico, con i treni usuali. I treni, raggiunta la stazione I., potranno proseguire come diretti.

VARIETÀ.

✱ *« Il valore dei Sardi in guerra ».* — Tale è il titolo di un volume di Medardo Riccio apparso per i tipi della Casa Risorgimento e che commemora l'eroismo di cui diedero prova i Sardi, durante la guerra Italo-Austriaca. Uomini come il Generale Sanna, Giovanni Randaccio, i fratelli Scintu, il Cappellano Ballacciu, Corios; località come S. Michele, Trincea delle Frasche e dei Razzi, Monte Zebio, Bainsizza stanno a testimoniare ciò che quella nobilissima Isola ha saputo fare per la causa italiana. Il libro del Riccio rievoca non solamente le glorie della Brigata Sassari e della Reggio, composte, come è noto, esclusivamente di Sardi, ma passa in rassegna tutti i Sardi che nella guerra particolarmente si distinsero, e dà notizia delle ricompense al valore decretate ad ufficiali, graduati e soldati che nacquero nell'Isola fedele.

✱ *I tedeschi d'Italia e quelli degli altri paesi.* — Un censimento della Venezia

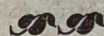
Tridentina non è stato ancor fatto, ma, presso a poco, a conti larghi, nelle terre annesse vi saranno 200.000 tedeschi al più che entrano a far parte del Regno d'Italia.

Ben poca cosa se si pensa al numero dei tedeschi incorporati dagli altri Stati. Ecco una tabellina istruttiva in proposito:

Belgio	115.000
Ungheria	250.000
Provincie Baltiche	700.000
Jugoslavia	900.000
Romania	1.500.000
Francia	1.600.000
Russia	1.600.000
Polonia	2.200.000
Ceco-Slovacchia	3.500.000

E' poi noto a tutti, anzi proverbiale, lo spirito di equanimità e di tolleranza degli Italiani per i concittadini che parlano una lingua diversa dalla loro. Parlano infatti in Italia 12.000 il catalano, 31.000 il greco, 79.000 l'albanese, 86.000 il francese e vivono in condizioni di assoluta uguaglianza di diritti e di considerazione con gli altri cittadini. I sudditi di nazionalità tedesca possono dunque con tutta fiducia entrare a far parte del Regno d'Italia.

✱ *Un record musicale sulle Alpi* — Un record *sui generis*, è stato raggiunto il 9 settembre dal violinista Michelangelo Abbado. Portatosi alle Cime Bianche (Valtournanche), eseguì il 1° tempo del Concerto di Bruch a 2850 m. d'altezza, ai piedi del Torrione maggiore, nel bel mezzo di un circo chiuso all'intorno da blocchi dolomitici e avente per platea un nevaio. Fatta poi l'ascensione della Gran Sometta sullo stretto vertice della piramide a 3166 m., eseguì la Leggenda di Wieniawski. Nel silenzio assoluto di quelle vette il violino aveva una sonorità meravigliosa!

✱ *Un surrogato dello zinco nella protezione del ferro.* — E' stato escogitato di adoperare il cadmio per sostituire lo zinco nella protezione del ferro mediante la galvanizzazione. Esperimenti eseguiti in Francia dimostrarono che il cadmio è molto meno alterabile dello zinco, sia al contatto dell'aria umida, sia degli acidi e dell'acqua di mare. Inoltre il cadmio può essere usato sotto forma di strati assai più sottili, importando quindi minor costo. Esso è assai aderente e plastico, sì che il ferro, con esso rivestito, può venir contorto e lavorato senza che dia luogo a screpolature della rivestitura di cadmio.

Nuove iscrizioni e variazioni

NELL'ELENCO DEI SOCI DEL TOURING DAL 1° AL 31 AGOSTO 1920

Soci fondatori della Sede. (1)

1888. AGGARBATI RAFFAELE, Rio Grande do Sul; 1889. ARMUZZI LUIGI, Ravenna; 1890. Associazione PIETRO ZORUTTI, Cervignano; 1891. AVONI GINO, Bologna; 1892. BELARDINELLI Dott. ALESSANDRO, Jesi; 1893. BENAZZI GUIDO, S. Paulo; 1894. BERGERA Col. CARLO, Rodi; 1895. BERTOZZI CESARE, S. Paulo; 1896. BONFANTI LUIGI, Buenos Aires; 1897. BORZONE LAZZARO A., Buenos Aires; 1898. CICCONI FELICE, Trenque Lauquem; 1899. COZZI ALESSANDRO, Valdagno; 1900. DOGNINI ANTONIO, Santos; 1901. FERRARI GENARO, Las Lajas; 1902. FRUGOLI DUILIO, S. Paulo; 1903. LAMPIANO Rag. MARIO, Torino; 1904. MOREGOLA GIUSEPPE LUIGI, Torino; 1905. POLLANO AUGUSTO, Buchardo; 1906. PORTA Gen. Cav. ACHILLE, Rodi; 1907. SENNI Conte CARLO, Rodi; 1908. SERVENTE CARLO A., La Plata; 1909. SILENZI Ing. RICCARDO, Pesaro; 1910. SOCIETÉ DE VOYAGES ET DES TRANSPORTS SUISSE-ITALIE, Zurigo.

TOTALE 23

(1) La tassa è di L. 250,20; però coloro che sono già Soci, per passare nella categoria dei *Fondatori della Sede*, se vitalizi versano il completamento di quota in L. 100,10, se quinquennali o annuali godono le stesse facilitazioni e riduzioni previste per il passaggio alla categoria vitalizia. Tutti i *Fondatori della Sede* avranno un artistico diploma e godranno naturalmente l'associazione vitalizia al T. C. I. mentre il loro nome sarà perpetuamente ricordato nell'atrio della Sede.

Soci benemeriti. (1)

Chiavenna, Magistris Carlo; Ferrara, Serravalli Giuliano; Firenze, Frosali Corrado; Imola, Sandrini Giovanni; Ivrea, Ghiringhello Giuseppe; Portomaggiore, Mantovani Urbano; Saletto di Montagnana, Gennaro D. Aldo; Sampierdarena, Rifaldi Luigi; Seveso, Oltolina Francesco; Trento, Montoli Butturini Bruno.

(1) Per ragioni di indole economico i segni di benemerenza e di propaganda, a partire dal 1 settembre 1919, sono stati modificati nel modo seguente:

al Socio presentatore di 10 nuove adesioni, la medaglia di bronzo;

al Socio presentatore di 50 nuove adesioni, la medaglia d'argento piccola;

al Socio presentatore di 100 nuove adesioni, la medaglia d'argento grande.

Sono aboliti i seguenti segni di benemerenza:

ai Soci che presentano cinque nuove adesioni;

ai Soci presentatori di nuovi aderenti che acquistano il blocco della carta d'Italia.

Sono pure soppresse le benemerenze per la Guida d'Italia.

Soci vitalizi. (1)

Aden 3; Adria 1; Alemquer 1; Alessandria d'Egitto 1; Alessandria 1; Altare 2; Ancona 1; Asti 1; Barcellona 1; Barletta 1; Bassano 1; Belluno 1; Bergamo 2; Bologna 4; Bordighera 1; Brescia 1; Budapest 2; Buenos Aires 1; Busto Arsizio 1; Cagliari 1; Carrù 1; Castellarano 1; Castelvetrano 1; Cengio 1; Cesena 1; Chiavari 2; Cogorno 2; Colà di Lazise 1; Coldrerio 1; Cologna Veneta 1; Condove 1; Cortona 1; Cossato 1; Cuneo 1; El Treboh 1; Firenze 1; Forlì 1; Fortezza 2; Gabiano 1; Gallarate 1; Genova 6; Gerusalemme 1; Gorizia 1; Havana 1; Inriville 1; Iseo 1; Labrechea 1; La Plata 1; La Playosa 2; Lavagna 3; Lecco 1; Lierna 1; Livorno 1; Locate Triulzi 1; Lugano 1; Lugo 1; Marassi 1; Mar del Plata 1; Mercedes 6; Messina 1; Milano 19; Modena 1; Molfetta 1; Molinazzo di Bellinzona 1; Mollendo 1; Montemarciano 1; Montereale Cellina 1; Muralto 1; Napoli 3; Oggiono 1; Olgiate Olona 1; Ornavasso 1; Padova 1; Palermo 4; Parma 1; Pavia 1; Pesaro 2; Pieve di Cento 1; Pisa 1; Poggiorenatico 1; Pontebba 1; Ponte S. Pietro 1; Pray 4; Rafaela 3; Reggio Emilia 2; Rodi 1; Roma 10; Romano Lombardia 1; Rosario S. Fè 2; Sala Consilina 1; Salonicco 1; S. Bartolomeo del Cervo 1; S. Paolo 9; S. Pierino 1, S. Piero a Ponti 1; S. Remo 1; Santiago 1; Saronno 1; Savigliano 1; Savona 3; Serravalle Scrivia 1; Sestri Levante 1; Siena 1; Spigno 1; Taranto 2; Tarvisio 1; Teramo 1; Terni 1; Tolmino 6; Torino 21; Torre Annunziata 1; Tremestieri 1; Trento 1; Treviso 3; Trieste 1; Valparaiso 1; Verona 1; Viareggio 1; Viarigi 1; Vicenza 1; Victoria 1; Vigevano 1; Voghera 1; Zurigo 1.

TOTALE 226

(1) *Art. 5 e 7 dello Statuto.* — I Soci pagano una volta tanto L. 150,20 se residenti nel Regno; L. 175,20, se residenti all'estero.

Il Socio annuale potrà diventare vitalizio computando nelle L. 150,20 da pagare se egli risiede nel regno, e nelle L. 175,20 dovute se egli risiede all'estero, sino a due annualità precedentemente versate e calcolate in ragione di L. 5 ciascuna.

Soci quinquennali.

Acquanegra 1; Alassio 1; Aquileia 1; Barcellona 1; Bellinzona 1; Belluno 1; Biella 1; Brescia 1; Busto Arsizio 1; Calcutta 1; Cardone 1; Chiari 1; Chieti 1; Comino di Castro 1; Conegliano Ligure 1; Dortmund 1; Feltre 1; Ferrara 1; Firenze 2; Gallarate 1; Gargnano 1; Genova 2; Lugano 1; Mendoza 1; Milano 8; Napoli 1; Novara 1; Opi 1; Paterson 2; Pisa 1; Pordenone 1; Rho 1; Ribolla 1; Rodi 1; Roma 2; Rovellasca 1; Rozzo d'Istria 1; S. Paulo 1; S. Pietro all'Olmo 1; Sulduno 1; Torino 4; Udine 1; Venezia 1; West Hoboken 1.

TOTALE 58

Soci annuali.

ALESSANDRIA 1; Asti 3; Bassignana 1; Felizzano 1; Novi Ligure 2; Ovada 3; Parodi Ligure 1; Pozzolo Formigaro 2; S. Marzano Oliveto 1; Tortona 1; Villalvernia 1.
ANCONA; Jesi 1; Monsano 1.
AQUILA 1; Carsoli 1.
AREZZO; Pieve S. Stefano 1.
ASCOLI PICENO 2; Fermo 1.
AVELLINO 6.
BARI 3; Barietta 6; Canosa di Puglia 2; Trani 1; Triggiano 1.
BELLUNO 8; Arsiè 1; Auronzo 1; Bribano 1; Comelico Superiore 1; Feltre 1; Fener 1; Lamon 1; Lozzo Cadore 6.
BENEVENTO 9; S.Agata dei Goti 1.
BERGAMO 9; Averara 1; Ca S. Marco 1; Groppino 1; Lovere 2; Oltre il Colle 1; Oltrepovo 2; Piazza Brembana 1; Seriate 1; Solto 1; Trescorre Balneario 1; Treviglio 1.
BOLOGNA 11; Bagni Porretta 3; Baragazza 1; Bentivoglio 1; Borgo Panigale 2; Casalecchio di Reno 1; Castel Guelfo 1; Castelmaggiore 3; Castiglione dei Pepoli 3; Imola 3; Praduro e Sasso 1; S. Pietro in Casale 4.
BRESCIA 4; Chiari 2; Desenzano sul Lago 2; Gardone Riviera 1; Leno 1; Ponte di Legno 1; Roè di Volciano 1.
CAGLIARI 3; Iglesias 1; Pauli Latino 1.
CALTANISSETTA 1; Mussomeli 1; Piazza Armerina 1; Terranova Sicilia 2.
CAMPOBASSO; Montagano 1; Montorio nei Frentani 1; S. Croce di Magliano 10.
CASERTA; Capua 3; Formia 2; S. Giovanni Incarico 1; S. Nicola La Strada 1.
CATANIA 2; Caltagirone 1; Castiglione di Sicilia 1; Linguaglossa 1; Ramacca 1; Troina 1.
CATANZARO; Cirò 1; Ioppolo 1; Jonadi 1; Nicotera 1.
CHIETI; Caramanico 1; Pescara 1.
COMO 6; Albiolo 2; Asso 1; Cantù 2; Caravate 1; Cavallasca 1; Cermenate 1; Comerio 1; Gravedona 1; Lecco 4; Loreto 1; Luino 1; Parè 1; Stimianico 1; Tronzano 1; Varese 1, Veniano 1.
COSENZA; Carpanzano 1; Rogliano 2.
CREMONA 6; Crema 1.
CUNEO; Bagnasco 1; Camo 1; Madonna dell'Olmo 1; Mondovì 1; Mursecco 1; Oncino 1; Piozzo 1; Saluzzo 1; S. Vittoria d'Alba 1; Treiso 1.
FERRARA 8; Bondeno 1; Cento 2; Copparo 1; Jolanda di Savoia 1; Pontelagoscuro 1; Portomaggiore 2; S. Biagio delle Vezzane 2.
FIRENZE 7; Castelfiorentino 1; Certaldo 1; Marradi 1; Pistoia 1; Sambuca Pistoiese 1; Scarperia 1.
FOGGIA 1: Torremaggiore 1.
FORLI'; Cesena 1; Massa di Forlì 1; Rimini 4.
GENOVA 27; Aiasso 1; Camogli 1; Celle Ligure 1; Lavagna 1; Pegazzano 1; Pegli 1; Rapallo 1; Sampierdarena 7; S. Quirico in Val Polcevera 1; Sarzana 1; Savona 3; Sestri Ponente 1; Spezia 2; Varazze 1; Varese Ligure 3; Voltri 1; Zoagli 1.
GIRGENTI; Licata 2; Menfi 1; Sambuca-Zabut 1.
LECCE 2; Gallipoli 1, Oria 3; Squinzano 1; Taviano 1; Veglie 1.
LIVORNO 14; Poggio 1; Portoferraio 2.
LUCCA 4; Bagni di Lucca 1; Serravezza 1.
MACERATA; Casavecchia 1; Montesangiusto 1.
MASSA e CARRARA; Carrara 1.
MANTOVA; Cizzolo 1; Dosolo 1; Guidizzolo 1; Marcaria 1; Moglia di Gonzaga 1; Moglia di Sermide 1; Sermide 1; Suzzara 1.
MESSINA 2; Milazzo 1; Monforte S. Giorgio 1; Roccavaldina 1.
MILANO 118; Abbiategrasso 5; Affori 1; Albiate 1; Arconate 1; Busto Arsizio 1; Cavacurta 1; Codogno 3; Concorezzo 1; Corsico 2; Crescenzago 3; Cusano Milanino 1; Dergano 1; Gaggiano 1; Gallarate 3; Inveruno 1; Lainate 1; Legnano 1; Lissone 1; Locate Triulzi 1; Lorentaggio 1; Melegnano 1; Monza 1; Olgiate Olona 1; Pieve Emanuele 1; Rho 1; Saronno 1; Sesto S. Giovanni 2.
MODENA 3; Carpi 4; Guiglia 1; Rovereto 1; S. Felice sul Panaro 1.
NAPOLI 28; Casamicciola 1; Castellammare Stabia 2; S. Giovanni a Teduccio 1; Torre Annunziata 1.
NOVARA 2; Aranco Sesia 1; Baceno 2; Beura 1; Biella 2; Camandona 1; Omegna 1; Pila Sesia 2; Portula 2; Postua 1; Ramello 1; Romentino 4; Trivero 3; Veglio Mosso 1; Vogogna 1.

PADOVA 2; Abano 1; Este 2; Legnaro 1; Noventa Padovana 1.
PALERMO 6; Cefalù 2; Polizzi Generosa 1.
PARMA 7; Borgo S. Donnino 2; Collecchio 3; Fontanellato 1; Fornovo Taro 1; Gainago 1; S. Lazzaro Parmense 2.
PAVIA; Cerignale 1; Dorno 1; Garlasco 1; Mede 2; Mortara 1; Torre de' Negri 1; Tromello 1; Vigevano 2.
PERUGIA 4; Cesi 1; Foligno 1; Terni 1.
PESARO 1; Cagli 1; Montemaggio 1; Pietracuta 1; S. Leo 4.
PIACENZA 6; Castellarquato 1.
PISA 1; Brientina 1; Casale Marittimo 1; Cecina 1; Navacchio 1; Parrana S. Giusto 1; Pontedera 1.
PORTO MAURIZIO 1; Bordighera 3; S. Remo 2; Ventimiglia 5.
POTENZA; Castelmezzano 1; Rotonda 1.
RAVENNA 1; Faenza 3; Lugo 1; Massalombarda 1.
REGGIO CALABRIA; Cittanova 3.
REGGIO EMILIA 1; Castelnuovo Sotto 4; Luzzara 1.
ROMA 32; Albano Laziale 1; Artena 3; Castelmadama 2; Soriano nel Cimino 1; Sutri 1; Zagarolo 1.
ROVIGO; Fratta Polesine 1; Loreo 1; Massa Superiore 2; Riva di Ariano Polesine 1.
SALERNO 2; Angri 1; Cava dei Tirreni 1; Corleto Monforte 1; Pisciotta 1; Sacco 2; Sala Consilina 1; Torraca 1.
SASSARI 3; La Maddalena 1.
SIENA 1; Colle Val d'Elsa 3; Valiano Montepulciano 1.
SIRACUSA; Lentini 1; Ragusa 1; Vittoria 1.
SONDRIO; Morbegno 3.
TERAMO 3; Farindola 1.
TORINO 77; Agliè 1; Casalborgone 1; Ciriè 1; Collegno 2; Cuorgnè 1; Ivrea 1; Lanzo Torinese 1; Luserna 1; Pancalieri 5; Pinerolo 2; S. Maurizio Canavese 1; S. Mauro Torinese 1; Strambinello 1; Torre Pellice 1; Venaria Reale 1; Vinovo 1.
TREVISO 7; Castelfranco Veneto 1; Cimadolmo 1; Cison Valmarino 6; Conegliano 7; Ormelle 1.
UDINE 25; Buia 5; Cividale 1; Faedis 2; Gemona 13; Pordenone 2; S. Giorgio di Nogaro 3; S. Vito al Tagliamento 2; Savogna 1; Tarcento 1; Tricesimo 1; Venzone 1; Villa Santina 1.
VENEZIA 9; Cinto Caomaggiore 2; Dolo 1.
VERONA 6; Dolcè 1; Legnago 4; S. Massimo all'Adige 1.
VICENZA 1; Bassano Veneto 1; Bressanvido 1; Marano Vicentino 2; Ponte di Barbarano 1; Pove 1; S. Nazario 1.
LOCALITA' REDENTE 140.
TOTALE 1130

ESTERO

EUROPA: Belgio 1; Francia 4; Grecia 1; Inghilterra 2; Malta 1; Svizzera 26.
AFRICA: Egitto 1.
AMERICA MERIDIONALE: Argentina 1; Brasile 13.
AMERICA SETTENTRIONALE: Stati Uniti 2.
ASIA: Singapore 1.
TOTALE 53

Statistica dei Soci al 31 Agosto 1920.

Soci annuali inscritti al 31 Dicembre 1919 . . .	N. 161.558.—	
Da dedurre in via approssimativa il numero dei Soci morti, irreperibili, morosi, dimissionari al 31 Dicembre 1920	» 24.558.—	
	N. 137.000.—	
Nuovi Soci pel 1920 inscritti a tutto il 31 Agos. 1920	» 20.076.—	
Totale Soci annuali		N. 157.076.—
Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1919	N. 17.366.—	
» » insc. dal 1° Gennaio al 31 Agos. 1920	» 2.713.—	
Totale Soci Vitalizi		» 20.079.—
Totale Soci.		N. 177.155.—

Direzione e Redazione: Touring Club Italiano - Milano - Corso Italia, 10 - Gerente: Luigi Scesa
STABILIMENTO GRAFICO REGGIANI - MILANO - VIA DELLA SIGNORA, 15

CIOCCOLATO
CARAMELLE
CONFETTURE

DITTA
LUIGI DE GIUSTI
PADOVA

GRAFICHE-BARONI-MILANO